

**INGENIEROS  
Y OBRAS PRIVADAS,  
en la construcción de la imagen  
urbana fundacional de la Ciudad  
de La Plata (1882-1932)**





# **INGENIEROS Y OBRAS PRIVADAS, en la construcción de la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata (1882-1932)**

INGENIEROS Y OBRAS PRIVADAS, en la construcción de la imagen urbana fundacional de la Ciudad de La Plata (1882-1932) por Cristina Vitalone, María Marta Aversa, Marianela Novoa Farkas, Roberto Delage. - 1a ed. - La Plata: Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica - LEMIT, 2015.  
110 p.; 32x22 cm.

ISBN 978-987-3838-05-7

1. Patrimonio. 2. Cultural. 3. Historia. 4. Ingenieros

CDD 363.69

***Título:***

INGENIEROS Y OBRAS PRIVADAS, en la construcción de la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata (1882-1932)

***Editor:***

Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica

***Diseño y diagramación:***

Sebastian Marquez

***Cantidad de ejemplares:*** 50

Esta publicación es patrocinada por la Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires a través de un Subsidio para Publicaciones Científicas y Tecnológicas (PCT09).



Todos los derechos reservados.

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida por algún método gráfico, electrónico o mecánico, incluyendo los sistemas de fotocopias, registro magnetofónico o de alimentación de datos, sin expreso consentimiento del editor.

All rights reserved.

No part of this publication may be reproduced by any method graphic, electronic or mechanical, including photocopying systems, magnetic recording or record data feed, without written permission from the publisher.



**INDICE**

<b>PRESENTACIÓN</b>	7
 <b>Parte 1: INGENIEROS E IMAGEN URBANA</b>	9
Ingenieros formación y acreditación en la provincia de Buenos Aires.	14
Ingenieros y actividad privada en el municipio de La Plata (1900-1932).	20
Obras de Ingenieros, entre el academicismo y el racionalismo.	31
<hr/>	
<b>Parte 2: OBRAS Y PROTAGONISTAS</b>	33
Isaac Villa Monte (...- 1923)	35
Ceferino Corti (1863 - 1928)	41
Emilio A. Corti (1869 - 1944)	53
Juan Marreins (1878 -...)	62
Juan Urrutia (1891-1962)	75
Julio Barrios (1897-1964)	85
Félix Nieva (1896-1981)	95
<hr/>	
<b>ANEXO BIOGRÁFICO</b>	103
 <b>BIBLIOGRAFÍA</b>	119



# PRESENTACIÓN

Es conocida la participación de un importante número de profesionales de la ingeniería y de sus diferentes especialidades, arquitectos, agrimensores e inclusive maestros mayores de obras que, en las cinco primeras décadas de construcción de la planificada y fundada “ex novo” ciudad de La Plata en 1882, destacaron por su actuación en los organismos técnicos de los estados provincial y municipal. Sus teorías, saberes y quehaceres aún subyacen en el trazado urbano y en las imágenes de los edificios públicos platenses.

Sin embargo, la historiografía de la ingeniería y la arquitectura poco reconoce a algunos de ellos que, tras abandonar sus funciones públicas, sumaron también sus servicios profesionales a los de otros que proyectaban, dirigían y ejecutaban obras de propiedad privada, contribuyendo así a la formación de la imagen urbana fundacional de la ciudad, nacida capital de la provincia de Buenos Aires.

La finalidad de salvar parte de esas veladuras planteó la necesidad de profundizar los estudios y crear nuevos conocimientos sobre la vida y obra de un número significativo de ingenieros civiles cuyo ejercicio de la profesión en el ámbito privado se desarrolló, con mayor o menor grado de intensidad, principalmente en el sector del casco urbano comprendido entre avenidas 1, 7, 44 y 60, entre las últimas décadas del siglo XIX y tres primeras del XX. Cabe señalar que la selección de ese sector, parte de la llamada por algunos especialistas “Área Histórica” del casco fundacional de la ciudad de La Plata, no es aleatoria. Tiene su fundamento en un registro de documentación de obras realizado entre los meses de marzo de 2011 y junio de 2012, en el marco del proyecto “Rescate de Planos Históricos del Archivo de Obras Particulares de la Municipalidad de La Plata”, convenido por la administración local con el Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica de la Comisión de Investigaciones Científicas de la provincia de Buenos Aires (LEMIT-CIC) a través del “Programa de Planificación y Gestión Estratégica Urbana y Territorial”.

“Ingenieros y obras privadas, en la construcción de la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata”, es el resultado de una paciente, y no pocas veces desalentadora, búsqueda de información que permitiera no solamente la identificación y puesta en valor de planos de proyectos rubricados por ingenieros civiles en el sector mencionado, sino fundamentalmente de documentos biográficos, fotográficos y escritos ausentes en las fuentes usualmente consultadas. El propósito, acercarnos aún más a “las iluminadas ideas con las cuales los ingenieros, arquitectos, maestros mayores y funcionarios, de las primeras épocas intentaron impulsar, armónica y ordenadamente, el futuro

desarrollo” de la ciudad de La Plata (Gazaneo et al., 1983:122).

Ese ideario se internalizó, nuevamente, en el LEMIT-CIC que en octubre de 2014 firmó un convenio de colaboración mutua con el CIPBA (Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires), para aunar esfuerzos en relación al mejor logro de resultados junto a la participación de los descendientes de algunos de aquellos ingenieros, constructores de la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata entre 1882 y 1932.

El 17 de diciembre de 2014 se realizó en el CIPBA el primer encuentro con descendientes. Estuvieron presentes Fanny Eulalia Pereyra Villa Monte (nieta por parte de madre del Ing. Isaac Villa Monte), Eduardo Luis Corti (sobrino nieto del Ing. Emilio Corti y, a la vez, sobrino bisnieto del Ing. Ceferino Corti) y Fernando Pedro Marreins (nieto del Ing. Juan Marreins).

Las muestras de agradecimiento por parte de los familiares de los ingenieros seleccionados para profundizar en sus vidas y obras, se pusieron de manifiesto no sólo durante el transcurso del primer encuentro sino también en los contenidos de correos electrónicos recibidos con posterioridad. En esa oportunidad Eduardo Corti destacó “la importancia del proyecto” y en forma personal la emoción de “revivir la memoria de mis antepasados, y darle una dimensión poco conocida por mí a sus vidas”; mientras que Fanny Eulalia Pereyra Villa Monte expresaba su gratitud y disposición “para darles la información que heredé de mi mamá, respecto a mi abuelo Villa Monte. Respetando a las familias de los que construyeron en la ciudad naciente, armando sus historias de vida honran a la ciudad”. El segundo encuentro, realizado el 27 de marzo de 2015 contó, nuevamente, con la presencia de los descendientes de los ingenieros Isaac Villa Monte y Ceferino Corti, y el intercambio de información con Florencia Urrutia (nieta del Ing. Juan Urrutia); Julio Barrios (nieto del Ing. Julio A. Barrios) y Fernando Pedro Marreins (nieto del Ing. Juan Marreins).

A todos ellos nuestro agradecimiento.

La primera parte de este documento, titulada “Ingenieros e Imagen Urbana”, presenta sus características más relevantes; las diferentes modalidades de obtención de los diplomas de ingenieros civiles, y rescata los nombres y algunas de las obras, aún pervivientes, o los planos de proyecto de otras lamentablemente desaparecidas, de aquellos profesionales que perteneciendo a la planta de personal del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires, o recibieron sus diplomas en el mismo departamento y en institutos superiores nacionales y

provinciales, argentinos y extranjeros. Completa esta primera parte, una aproximación conceptual a las tipologías y corrientes estilísticas más utilizadas por los profesionales de la ingeniería y la arquitectura en la producción de edificios para viviendas y equipamientos sociales y culturales durante la última década del siglo XIX y primeras del XX.

La segunda, “Obras y Protagonistas”, elaborada con el paciente y fructífero trabajo de los arquitectos María Marta Aversa; Marianela Novoa Farkas y Roberto Delage centra la atención en las biografías, servicios profesionales y planos de proyecto de obras seleccionadas de los ingenieros Isaac Villa Monte; Ceferino Corti; Juan Urrutia; Félix Nieva y Julio Barrios. También

presenta a los ingenieros Emilio A. Corti y Juan Marreins, lamentablemente con datos incompletos pese al esfuerzo realizado con sus familiares descendientes para profundizar en sus vidas y tareas profesionales privadas. Por ello consideramos que este trabajo es, a la vez, producto y prólogo de nuevas reflexiones y búsquedas en torno a la importancia de rescatar del olvido las obras de los ingenieros e ingenieros-arquitectos que coparticiparon de la construcción de una imagen urbana respetuosa de los preceptos de las teorías higienistas para lograr la tan ponderada unidad de escala de la Ciudad de La Plata en las tres primeras décadas del siglo XX.

Mgr. Arq. Cristina E. Vitalone



## **INGENIEROS E IMAGEN URBANA**





En el campo de las ciencias de la construcción, una línea poco explorada de investigación es la referida a la participación de un importante número de profesionales ingenieros civiles e ingenieros-arquitectos que, de forma individual o en sociedad con sus pares, otros arquitectos y/o maestros mayores, proyectaron, dirigieron y/o ejecutaron numerosas obras privadas que influyeron, decisivamente, en la formación de la imagen urbana del casco fundacional de la ciudad de La Plata.

No faltan, sin embargo, los trabajos académicos que de algunos de ellos, relevaron sus acciones como responsables de la construcción de obras públicas en el seno de diferentes organismos del estado provincial durante los primeros cincuenta años de vida de la nueva capital de la provincia de Buenos Aires.

Basta la lectura de los documentos “Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata” (MOP-PBA, 1935) y la “Acción profesional en la fundación de La Plata” (Tartarini, 1982), para comprender la interacción de esos perfiles profesionales como integrantes del personal del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires en “los trabajos de la fundación” y en el proceso de materialización, sobre territorio, del proyecto-ciudad bonaerense más importante del siglo XIX. Ambos documentos listan nombres de profesionales e idóneos con diferentes grados de responsabilidad para “levantar los planos de la nueva ciudad y de varios edificios públicos” por encomienda del decreto del 7 de mayo de 1881, o como miembros y colaboradores de las comisiones creadas ad hoc para los estudios “de las localidades apropiadas para establecer la nueva capital” y el “concurso de planos y presupuestos para los edificios públicos”, entre otras.

Menos conocido es que cesadas sus funciones en la administración pública, algunos de esos profesionales desarrollaron una intensa actividad privada y, por consiguiente, coparticiparon junto a arquitectos, maestros mayores y artesanos en el proceso de construcción de la imagen urbana del casco fundacional de la ciudad de La Plata (Tartarini, 1982: 12) (MOP-PBA, 1935: 7-21).

En palabras de Emilio Rebuelto (1943:452) la ausencia de trabajos vinculados con el ejercicio profesional privado de los ingenieros, se explica teniendo en cuenta que la ingeniería era considerada “una actividad que en su origen estuvo destinada a ejercerse por intermedio exclusivo del Gobierno, única entidad a la cual le interesaba y a la cual le era posible acometer la construcción de caminos, canales, puertos y, en general de Obras Públicas, (más tarde) pasó el ingeniero a colaborar en la ejecución de proyectos destinados a satisfacer necesidades colectivas, tales como los transportes ferroviarios, las comunicaciones marítimas, la instalación de puertos, y la provisión de agua potable a las ciudades”.

La construcción civil privada era “casi siempre más arquitectura que ingeniería”, por tanto ejercida por los ingenieros cuando los trabajos públicos citados “escaseaban”. Sin ánimo de controversia, a mediados del siglo XX Rebuelto planteaba el debate sobre la relación entre arquitecto e ingeniero; la composición arquitectónica y la construcción; el arte y la técnica, para el arquitecto Álvarez (1943:716) resuelta después de la utilización del hierro cuando “los métodos del ingeniero” comenzaron a

ocupar “el lugar que les corresponde en la arquitectura”.

Parafraseando a los arquitectos franceses César Daly (1811-1894) y Gabriel Davioud (1824-1881), Álvarez por sobre todo entendía que la nueva arquitectura de fines del siglo XIX y principios del XX, había dejado de lado “la esterilidad del pasado y la servidumbre de la copia” con el acuerdo “real, completo y fructífero” entre ingenieros, arquitectos, maestros mayores, incluso artistas y otros hombres de ciencias, sin olvidar que si bien la “función más positiva, más eficiente y compleja” de la ingeniería civil era comprendida como “la que se encarga de tareas referentes al riego y desagüe, puertos, caminos, ferrocarriles y estructuras resistentes de todo tipo”, a juicio de Raúl Ondarts (1964:18), iniciado el siglo XX la mayoría de las especialidades de esa profesión también tenían su aplicación en el campo civil urbano.

Recordemos con Tartarini (1982) que si bien se le “asignaba mayor importancia a los estudios de ingeniería, más ligados a la idea de progreso material [...] era claro en aquella época que el ingeniero que desease actuar en obras de arquitectura de alguna importancia se preocupara por adquirir la necesaria especialización”.

Esa complementariedad de saberes, y quehaceres, entre ingenieros, arquitectos y maestros mayores, en numerosos casos titulaciones reunidas en un mismo profesional, primó en la construcción de las obras privadas que, entre 1882 y 1932, conformarían la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata.

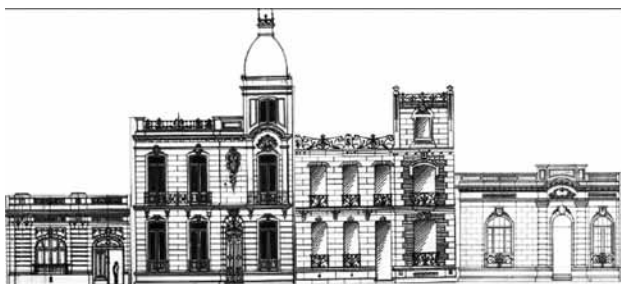
Numerosos autores sostienen que esa imagen urbana fundacional se caracterizaba por la unidad de escala y lenguajes formales de y entre la edificación pública y privada, en otros términos, definida como la expresión visual de una armónica relación entre los parámetros espaciales, físicos y funcionales de diferentes fases y modalidades del proceso de ocupación y explotación de las parcelas urbanas entre los años 1882 y 1932.

De Paula (1984:228-229), por ejemplo, entiende que “Dardo Rocha, en cuanto planificador de La Plata, tenía el concepto de lograr, como resultado final, una imagen eminentemente urbana y ordenada de la ciudad” y, Gazaneo (et al. 1983:122), que “inequívocamente las iluminadas ideas con las cuales los arquitectos de las primeras épocas intentaron impulsar, armónica y ordenadamente” su futuro desarrollo.

Nació, también muy tempranamente, la necesidad de reglamentar la edificación con la finalidad de alcanzar el ideario de construir “en breve término” los edificios públicos y privados de la nueva capital de la provincia de Buenos Aires. El 4 de noviembre de 1882 el gobierno provincial concretó esa aspiración al promulgar el decreto que podemos titular primer reglamento general de construcciones privadas o germen de una importante serie de normativas que, entre 1882 y 1932, orientaron el desenlace volumétrico de los islotes o manzanas del casco urbano fundacional. Esa primera reglamentación garantizaba la unidad de escala y lenguajes formales cuidando que los edificios tuvieran “la misma altura en cada cuadra, y las cornisas en un mismo nivel” y promoviendo “un orden uniforme de arquitectura” en “los frentes de cada plaza” (MLP-DM, 1882).

La prensa local también alababa ese ideario común al reconocer en 1885 que “la arquitectura en los últimos tiempos” había cobrado un gran impulso “dando paso a los lineamientos artísticos de los edificios que se levantan obedeciendo las reglas de las diferentes escuelas arquitectónicas dando así una idea de la cultura y de la civilización del pueblo. En el caso de La Plata, continúa, “el Gobierno [...] ha principiado levantando hermosos monumentos arquitectónicos y los particulares sólo han tenido que seguir esa iniciación” para consolidar imágenes urbanas donde “la arquitectura monumental de instituciones pronunciaba, en voz alta, un discurso netamente ecléctico, en tanto las viviendas repetían frases de ese discurso, pero en forma mesurada. La diversidad estaba controlada por los catálogos historicistas, y así se obtenía la unidad del lenguaje urbano. La continuidad era casi una ley” si bien el paisaje urbano del casco fundacional reconoce dos períodos clave de formación (Diario El Día, 1885) (Gazaneo et al, 1983:123).

El primero, entre 1882 año de fundación de la ciudad, de intensiva construcción de la edificación pública y privada y, 1890 cuando la crisis socio-económica se reflejó “en los revoques cuarteados y sin enjalbegar de los frentes, en las baldosas fugitivas de las aceras, en el desmayado operar de tiendas y almacenes”; en el resentimiento del comercio y, en general, en la despoblación y el éxodo de todos los que al principio contribuyeron a los primeros pasos de la ciudad y con ellos, en el alejamiento del “lujo y la animación social junto a las familias de altos funcionarios, agiotistas y políticos”. En ese contexto la falta de iniciativas para el desarrollo de la industria y las grandes obras públicas y la inacción de los gobiernos “de tránsito, como alguien los ha calificado, sin otro norte que el provecho personal”, fueron causas más que suficientes para que el valor de la tierra disminuyera (Vitalone, 2015).



Unidad de escala en Avenida 1, entre calles 45 y 46: 1910

El segundo período se inició a mediados de la década de 1900, cuando la ciudad comenzó, lentamente, a dar muestras de cierta reactivación en el sector de la construcción, destacándose la materialización de proyectos de pequeños hoteles, diferentes tipologías de casas de patio, residencias palaciegas y de renta, en las primeras décadas del siglo XX donde pareció haberse alcanzado la imagen urbana más cercana a la prevista por los fundadores de la ciudad.

La especulación inmobiliaria, por su parte, encontró en esa reactivación económica un aliciente para acrecentar los beneficios en torno a la construcción de edificios en altura que, con mayores o menores cualidades en términos funcionales y estéticos, fueron promovidos desde el estado municipal, frente al convencimiento de que debían estar “embargados también por la tarea de previsión estudiando las necesidades que han de sobrevenir en el futuro”.

Esa comunión de intereses entre gobiernos locales y mercado inmobiliario se manifestó en 1911, cuando funcionarios públicos, empresarios, inversores privados y profesionales, ingenieros, arquitectos y maestros mayores, comenzaron a concentrar sus esfuerzos con la finalidad de producir tanto normativas de carácter general como disposiciones de estímulo para impulsar la construcción de “edificios modernos de pisos”. Pero también, para lograr las que podríamos llamar primeras transformaciones en la imagen urbana de diferentes áreas del casco fundacional.

Comenzó entonces un fuerte cuestionamiento a la construcción de edificios en baja altura, argumentando la administración local que “si bien los edificios públicos responden a las exigencias de una ciudad capital”, al mismo tiempo la edificación particular se resentía “por falta de relieve cuando se trata de las grandes plazas y avenidas”. El tema fue instalado en la agenda pública por el Comisionado Municipal Luis María Doyhenard (gestión 1910-1913), pero sin desprenderlo de su debate en relación a las influencias de las teorías higienistas, tan caras a los médicos como a los urbanistas de la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX (Vitalone, 2014).

Bajo la óptica de los médicos higienistas, Doyhenard sancionó una disposición de “premios estímulos” a la “edificación de altos” que “condiga con el ancho de las avenidas y la extensión de las grandes plazas”, de manera tal que la ciudad de La Plata presentara una “estructura esbelta, tanto en su aspecto de conjunto como de detalle” para impresionar “imponiéndose por su aire de grandeza al espectador”. Para la prensa local esa disposición que incentivaba la inversión de capitales privados y el uso de nuevas tecnologías y materiales, como el hierro, el ascensor y el hormigón, para lograr una “edificación intensa y vasta”, preveía “todo lo que de por sí solo y sin considerar otras circunstancias, nos reporta comodidad y baratura de los alquileres, en virtud de una razón de orden económico y de conformidad con la ley de la oferta y la demanda, pues a la abundancia de casas y locales, baja de alquileres” (Diario El Día, 1911). Por ejemplo, el proyecto de la Casa de Renta a construir en 1912 en el encuentro de calle 49 con avenida diagonal 80, firmado por los ingenieros Antonio A. Vilar y Juan Urrutia, fue presentado al municipio de La Plata por su propietario Luis Pavito



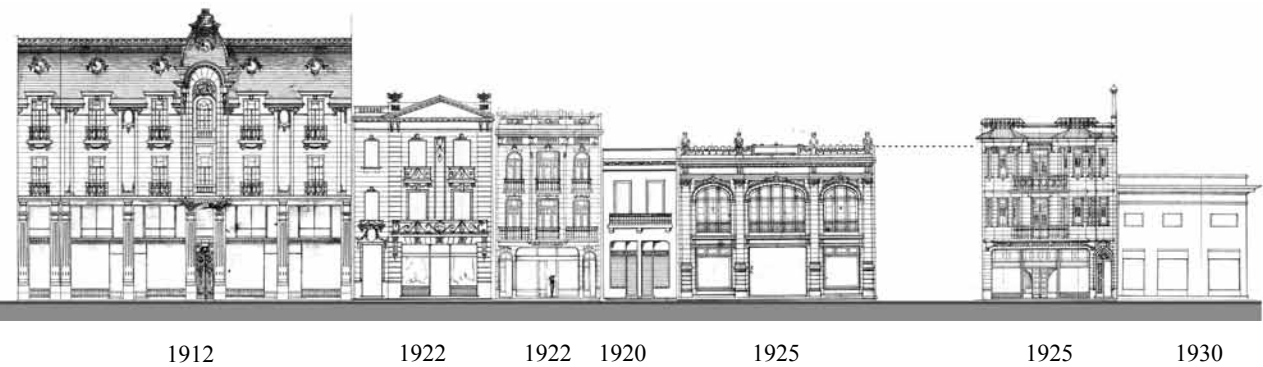
para ser evaluado en el marco de esa disposición (ver Juan Urrutia, 2º parte).

Esos avances dieron lugar en 1924 a la sanción de otra ordenanza para regular, nuevamente, la altura máxima de edificación, manteniendo este parámetro en relación con los anchos de calle para los edificios “que se construyan en los frentes de la Diagonal 80 de 1 a Plaza San Martín (calle 6); Avenida Independencia (avenida 7) de Plaza Italia a Plaza Rocha y a las calles de Circunvalación de las Plazas San Martín y Moreno” (MLP, 1938:1924). Esta normativa también incorporó el concepto de altura mínima de edificación y retomó de las anteriores el premio estímulo para el “mejor edificio construido” cuya fachada reuniera “un carácter arquitectónico definido”.

Por último, citemos el reglamento de “Construcciones y Edificación” de 1932 que, respetó la altura mínima de la normativa de 1924 extendiéndola a todos los edificios frentistas a calles “47, 48 y 49 de 7 a Diagonal 80 y 51 y 53 de 1 a 12” (MLP,1938: 1932), pero no así la máxima que a partir de entonces y hasta 1949 sería la resultante de “multiplicar por 1.60 el ancho de la calle correspondiente a su frente”. Las fachadas retiradas de la línea municipal, podían elevarse “un tercio” de la altura máxima formando un ángulo de 60º “hacia el interior de la propiedad, con el plano horizontal”. La altura máxima, más el tercio de

la misma, fijaban el plano límite sobre el que solamente podían construirse “casillas para las maquinarias de los ascensores, salidas de escaleras, los tanques y los ornamentos”, como por ejemplo: cúpulas, flechas, minaretes u otros motivos puramente decorativos, que “en forma alguna, podrán ser locales habitables”.

Hasta la sanción de la normativa de 1932, la unidad de escala y la armonía de lenguajes formales, se establecía, además, por las formas de ocupación de las parcelas, generalmente, entre medianeras; muros de fachadas sobre línea municipal; selección de un repertorio de tipos arquitectónicos y soluciones tecnológicas de escasas variantes y en buena parte común al manejo por ingenieros, arquitectos, maestros mayores, constructores y artesanos (ver 2º parte). En ese lapso temporal, la aparición de nuevos materiales como el hierro, el cemento y el hormigón armado permitirían el cambio de escala y de tipologías edilicias, progresivamente, basadas en la eficacia funcional y en una concepción austera y racional de la estética. Bajo todas esas ópticas, la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata entre 1882 y 1932, fue beneficiaria de la construcción de importantes bienes privados según proyectos y/o bajo la dirección de ingenieros formados y especializados tanto en facultades y escuelas de universidades extranjeras, como provinciales y nacionales argentinas.



Unidad de escala y lenguaje formal en Diagonal 80 entre calle 49 y 6: 1920-1930.

## Ingenieros, formación y acreditación en la provincia de Buenos Aires.

Antes de 1870, fecha de egreso de la primera promoción de ingenieros del Departamento de Ciencias Exactas, indistintamente llamado Facultad creado en 1865, en el seno de la Universidad de Buenos Aires (1821), toda la tarea de ingeniería estuvo en las hábiles manos de expertos foráneos, precursores y maestros de los argentinos, a partir de entonces “agrimensores, ingenieros geógrafos, ingenieros civiles, ingenieros mecánicos, ingenieros industriales, doctores en ciencias físicas, en matemáticas, además de otras especialidades”. Gracias a la gestión de Juan María Gutiérrez, rector de la Universidad de Buenos Aires entre 1861 y 1874, se contrataron a prestigiosos profesionales italianos para ejercer la docencia en esa alta casa de estudios: entre otros, Bernardino Speluzzi (1835-1898), ingeniero y matemático; Emilio Rossetti (1839-1908), ingeniero y Pellegrino Strobel (1821-1895), naturalista (Tartarini, 1982). El plan de estudios de la carrera de ingeniero también autorizaba para actuar como agrimensor.

De esa facultad, dedicada a la enseñanza de las matemáticas, puras y aplicadas, y a la historia natural, egresaron en 1870 los primeros ingenieros, la gran mayoría de destacada actuación en distintos organismos y academias del estado provincial y nacional, y algunos de ellos en trabajos públicos para la fundación de la ciudad de La Plata desde 1881: el ingeniero y doctor en matemáticas Valentín Balbín (1851-1901), los ingenieros civiles Jorge Coquet (1844-1901); Luis Silveyra Olazábal (1849-1902); Matías Sánchez (1845-1896); Francisco Lavalle (1841-1909); Adolfo Büttner (1849-1912); Luis A. Huergo (1837-1913); Carlos Olivera (1843-1918); Santiago Brian (1849-1923); Guillermo White (1844-1926); Guillermo Villanueva (1849-1925), ingeniero geógrafo y Miguel Sorondo (¿?) y Zacarías Tapia (¿?-1898). Pléyade a la que se llamó “los doce apóstoles” por la dignidad con que ejercieron su magistratura profesional. Recordemos en este punto que el primer diplomado ingeniero de esa promoción fue Luis Augusto Huergo el 6 de junio de 1870 (ver Anexo biográfico).

En el ámbito de la provincia de Buenos Aires, será el Departamento de Ingenieros, reorganizado por decreto del 19 de abril de 1875 el que concentrará a numerosos profesionales de las disciplinas de ingeniería, arquitectura, agrimensura y maestros mayores, auxiliares técnicos, niveladores, sobrestantes, dibujantes, etc., locales y extranjeros. Decimos reorganizado porque ese instituto público nació el 23 de octubre de 1821 como Departamento de Ingenieros Arquitectos, fue sustituido por la Comisión Topográfica en 1824, reinstalado en el mismo año de 1824; absorbido por el Departamento de Topografía y Estadística en 1826; reorganizado en 1875 y, finalmente, internalizado en el Ministerio de Obras Públicas creado en 1885.

El Departamento de Ingenieros tenía también la responsabilidad que le asignara un decreto del ejecutivo provincial del 28 de diciembre de 1881 para reglamentar las habilitaciones profesionales de ingenieros, arquitectos,

agrimensores y maestros mayores en al ámbito bonaerense cuando, como consecuencia de la federalización de la ciudad de Buenos Aires en 1880, se nacionalizó la universidad provincial (RO-PBA, 1881).

El decreto del Departamento de Ingenieros que establecía las atribuciones del reorganizado en 1875, menciona los nombres de los principales funcionarios a su cargo, entre los que figuran algunos de los primeros egresados de la Universidad de Buenos Aires: los ingenieros civiles Francisco Lavalle, presidente, y los vocales Adolfo Büttner, Luis Silveyra Olazábal y Jorge Coquet, además de Carlos Stegman; tres vocales agrimensores, Carlos Encina, German Kühn y Edgardo Moreno y un secretario, Félix Malato, también agrimensor (RO-PBA, 1875:126-127).

Entre otras funciones los ingenieros Luis Silveyra Olazábal, Santiago Brian y Luis A. Huergo fueron nombrados el 10 de enero de 1890 por el Departamento de Obras Públicas del Ministerio homónimo (1885) para estudiar los “puentes que sean necesarios en los caminos generales de las secciones Norte, Oeste y Sud de la Provincia” (RO-PBA, 1890), y, nuevamente, por decreto del 7 de mayo de 1881.

Desde entonces, unos y otros, sólo podían ejercer “oficialmente” esas profesiones en la provincia de Buenos Aires con títulos de facultades nacionales y extranjeras debidamente “reconocidos” por el Departamento de Ingenieros, dependiente del Ministerio de Gobierno hasta 1885. Asimismo podían ejercer esas funciones los “que en adelante los obtuvieran” de ese mismo departamento que, por el decreto citado, podía expedir títulos profesionales de “Ingenieros, Maestros Mayores y Agrimensores, a los que se presenten solicitándolos y sean aprobados en los exámenes y pruebas a que se sometan” para gozar de las mismas ventajas que los titulados en las facultades nacionales (RO-PBA, 1881: arts.1 y 3).

El Departamento de Ingenieros mantuvo esta última atribución hasta 1903, año de egreso de la primera promoción de ingenieros de la Universidad de la Provincia de Buenos Aires creada en 1897.

El programa de materias que debían rendir los postulantes, ante un jurado reunido ad hoc, para solicitar los diplomas de esas diferentes especialidades profesionales fue aprobado el 20 de enero de 1882. En el caso de los Ingenieros eran nueve: álgebra superior; geometría analítica; geometría descriptiva; cálculo diferencial e integral; mecánica racional; mecánica aplicada; hidráulica; construcciones y arquitectura. El punto 10 del programa sumaba un trabajo que, a modo de tesis, consistía en la “preparación de proyectos en general con todos los detalles, cálculos y presupuestos”.<sup>3</sup> (RO-PBA, 1882a) (ver viñeta V1).

El otorgamiento del diploma de la especialización Arquitecto requería de la aprobación de las siguientes materias: álgebra superior; geometría analítica; geometría descriptiva; resistencia de los materiales; construcciones

<sup>3</sup> Septiembre de 1885 fue testigo de la creación del tercer Ministerio de la provincia de Buenos Aires, el de Obras Públicas que se sumó a los ya existentes de Gobierno y Hacienda (RO-PBA, 1885a: 902-904). A partir de entonces el Departamento de Ingenieros quedó bajo su órbita.

de edificios; historia de la arquitectura; higiene de los edificios; dibujo arquitectónico y de ornamentación, y como los ingenieros la preparación de proyectos en general con todos los detalles, cálculos y presupuestos. De Agrimensor: álgebra superior; geometría analítica; geometría descriptiva; cálculo diferencial e integral; topografía y geodesia y, de Maestro Mayor: aritmética; álgebra hasta las ecuaciones de segundo grado; geometría plana y del espacio; construcciones de mampostería, hierro y carpintería para edificios; conocimiento de los materiales de construcción y su empleo; formación y cálculo de presupuesto, evaluación de propiedades; dibujo lineal y un “certificado de haber practicado un año con un Arquitecto o Ingeniero”.

La Carta Orgánica del Departamento de Ingenieros<sup>4</sup>, sancionada el 17 de octubre de 1890, amplió esas atribuciones al otorgamiento de diplomas de “perito tasadores en los ramos de albañilería, carpintería, herrería y bienes raíces, previo examen con arreglo a programas y reglamentos aprobados por el Poder Ejecutivo” que, ante falta grave, podía inclusive suspenderlos temporariamente. Asimismo ratificó las obligaciones de revalidar los títulos “que no sean de las facultades instituidas por la Nación” y suscribir todos los proyectos elaborados por ese departamento “por persona que tenga títulos competentes, otorgado directamente ó revalidado en el país” (RO-PBA, 1890c).

Bajo esas condiciones, entre 1882 y 1895, el Departamento de Ingenieros expidió ocho diplomas a personas idóneas que, por experiencia y conocimientos y en algunos casos acreditando otros títulos, aprobaron exámenes y tesis de materias diversas para obtener el correspondiente a Ingeniero Civil (MOP-AHG, 1882-1932: ver fojas 1-2-3-4-14-15-22-31):

**Pedro Benoit**, con diplomas de agrimensor en 1861 e ingeniero civil en 1882, según actas de exámenes que constan a fojas 6, vuelta, y 90 del “libro 1º de Agrimensores (1824-1882)”, ratificado en la primera hoja del Libro de Actas de Exámenes de Ingenieros Civiles (1882-1932) (ver viñeta V2);

**Rodolfo Moreno Montes de Oca**, agrimensor-ingeniero civil en 1884, con la preparación de un proyecto de “puente para Ferro Carril de dos vías. Con estribos de Albañilería de veinte metros de luz. El puente deberá ser de hierro”;

**Carlos de Chapeurouge**, agrimensor-ingeniero civil en 1885 con un “proyecto de puente de hierro para doble vía, de cuatro tramos de veinte metros cada uno”;

**Mario Bigi**, ingeniero civil en 1886 con “una Estación de Trenes de Ferrocarril en una línea. Ciento cincuenta kilómetros de desarrollo”;

**Justo Pascali**, ingeniero civil en 1888, con un primer tema sobre “canal de irrigación” en 1886 y, dos años más tarde con “detalles de esclusas”.

**Francisco Seguí**, ingeniero civil en 1888, con “un proyecto de Hospital para trescientas camas”;

**Francisco Estévez**, ingeniero civil en 1888 con “un proyecto de saneamiento para la provincia de Buenos

Aires y ante-proyecto de obras para evitar en lo posible las inundaciones según los datos generales y conocimientos topográficos que posea el interesado, debiendo manifestar si cree ó no conveniente la utilización de los cursos de agua actuales”.

**Roberto Martínez**, ingeniero civil en 1894, aprobó el examen para “optar al título de Ingeniero Civil” el 11 de diciembre de 1890 y, si bien no se han encontrado antecedentes sobre su tema de tesis, el 17 de agosto de 1894 consta en el libro de actas que ante la presentación de un “proyecto” el Departamento de Ingenieros le extendió el título solicitado.

Como en los casos de “reconocimiento” de diplomados ingenieros civiles, nacionales o extranjeros, las decisiones sobre el proceso de otorgamiento de temas de tesis y diplomas por parte del Departamento de Ingenieros, quedaron asentadas en el libro de actas mencionado, de la siguiente forma: “En Buenos Aires á los tres días de Octubre de mil ochocientos ochenta y tres, venidos en el Salón de Exámenes los Señores Presidente y Vocales del Departamento de Ingenieros Dn. Luis Silveyra, Dn. Félix R. Rojas y Dn. Rómulo Otamendi, con el objeto de recibir el examen general de Ingeniero Civil, que había solicitado rendir el agrimensor Dn. Rodolfo Moreno procedieron á interrogarlo sobre las diversas materias que forman el programa formulado por el Departamento y resultó ser el juicio de los Señores Examinadores que el Señor Moreno debe ser aprobado como en efecto lo fue, señalándosele con arreglo al art. 10 del programa la preparación de un proyecto de puente para Ferro Carril de dos vías. Con estribos de albañilería de veinte metros de luz. El puente deberá ser de hierro” (MOP-AHG, 1882-1932: foja 1). Esa tesis presentada, evaluada y aprobada un año más tarde, hizo acreedor al agrimensor Moreno del título de ingeniero civil el 7 de febrero de 1884.

Un caso que reviste rasgos singulares por la destacada trayectoria profesional que desarrolló con posterioridad a su titulación, es el de Justo Pascali que como lo hemos adelantado fue aspirante al diploma de ingeniero civil en 1886, no habiendo satisfecho los requerimientos del jurado en esta primera presentación. Según consta en Actas de Exámenes del Departamento de Ingenieros, el 6 de febrero de 1886 se reunieron en el salón de exámenes los señores Vice-Presidente del Departamento de Ingenieros, el vocal Vicente Isnardi, el ingeniero Dn. Juan B. Rivera, y los agrimensores Don Germán Kuhr y Don Carlos Glade con el objeto de recibir el examen general de Ingeniero Civil que había solicitado rendir Dn. Justo Pascali (y) procedieron á interrogarle sobre las diversas materias que formaba el programa del Departamento, resultando ser el juicio de los Señores Examinadores que el señor Pascali se hallaba en el caso de ser aprobado, como en efecto lo fue. Y con arreglo al artículo 10 del programa se le señaló la confección de un proyecto de un canal de riego cuyos datos le serán dados por el vocal encargado de la sección de Hidráulica Dn. Vicente Isnardi. Así terminó el acto, firmando los señores examinadores (Octavio Pico, Vicente Isnardi, Juan B. Rivera, Germán Kuhr y Carlos Glade, refrenda Luis Monteverde, Secretario”).

Aprobado el examen sobre temas del Program General, le fueron dados los siguientes datos por el señor vocal de la sección Hidráulica Dn. Vicente Isnardi para la confección

de un “Proyecto de un canal de irrigación. Condiciones: la cantidad de agua de que puede disponerse es de cien metros cúbicos por segundo, sacada de un Río navegable. El terreno que se quiere irrigar está separado en dos partes iguales, por un valle paralelo al curso del Río y cuyo punto más bajo, está diez metros más alto que el nivel de aguas bajas ordinarias del Río y las barrancas del valle, suben en el sentido transversal, cincuenta centímetros por cada cien metros, (distancia horizontal) hasta encontrar la barranca del Río siendo de diez centímetros por ciento, la pendiente en el sentido longitudinal.

El riego debe hacerse sobre ambas barrancas del valle debiendo empezar a los quinientos metros de la barranca del Río, y siendo su duración de seis meses en el año, y la rotación de diez días. La cantidad de agua necesaria para el riego de una hectárea, está dada por un caudal constante de un cuarto de litro por segundo. Con estos elementos determinar la superficie que se puede irrigar, proyectar las obras necesarias para dejar establecido el riego, formular la memoria descriptiva, los cálculos y presupuestos”.

En el mismo libro leemos al margen de la foja 6: 21 de enero de 1888, “En esta fecha se tomó en consideración el proyecto encomendado a D. Justo Pascali cuyos detalles se consignan al pie de esta acta, habiéndosele nombrado una Comisión para examinarle, la que se expidió aconsejando su rechazo en vista de las deficiencias que presentaba. Sometido el dictamen de la comisión á la consideración del acuerdo de esta misma fecha, éste resolvió aprobar en un todo dicho dictamen, y encomendar al señor Pascali un nuevo proyecto que se consigna a f. 14 de este libro”.

La foja 14 transcribe el nuevo proyecto “Detalles sobre esclusas, encomendado á D. Justo Pascali”: “Sobre un río cuya sección es aproximadamente recta, con un caudal de (ilegible) metros cúbicos de agua por segundo, hay un trayecto de 40 kilómetros en que la pendiente es de 1m 30 por kilómetro, la rapidez de la corriente en este trayecto y la consiguiente reducción de la desembocadura interrumpen la vía de navegación del río. A uno y otro lado de aquel trayecto el río es navegable y su pendiente es de 10 centímetros por kilómetro. El río es imaginado por barrancas de 3 metros de base por 2 de alturas y tiene 30 metros de ancho en la base. El terreno natural está á 13 (o 15) metros más alto que el nivel de aguas bajas [...] Las mayores crecientes alcanzan a la mitad de esta altura.

Proyectar las obras necesarias para habilitar la navegación en el trayecto indicado; poniendo en comunicación sus partes navegables, arreglándolo para embarcaciones del mayor porte que permitan las condiciones enunciadas, y teniendo cuidado que las esclusas que se proyecten no puedan ser causas de inundaciones. Formular el proyecto, presupuesto, planos y memoria descriptiva. El fondo del río es de tosca”.

Al margen de la foja 14, se lee el siguiente texto: 16 de mayo de 1888, “En esta fecha fue aprobado el presente proyecto presentado por el señor Dn Justo Pascali y se le expidió el diploma correspondiente” (MOP-AHG, 1882-1932: fojas 6, 7 y 14)

La Carta Orgánica de 1890 ratificaba, además, que “los empleados del Departamento de Ingenieros no podrán tomar á su cargo ni la construcción ni la dirección de obras

particulares” y establecía los requisitos para acceder a los cargos jerárquicos, presidente, directores de sección e inspectores, de las diferentes oficinas de ese departamento: “ingeniero diplomado en el país ó en el extranjero, pero en este caso, con título revalidado ante una facultad de la Nación” para las secciones de ferro-carriles e hidráulica; puentes y caminos y arquitectura y dibujo y, “agrimensor diplomado por las facultades de la Nación ó por el Departamento de Ingenieros de la Provincia ó revalidado en ellas”, en el caso de la sección de geodesia y catastro (RO-PBA, 1890c: arts. 17,18,19). Como hemos señalado, para ejercer libremente la profesión u ocupar cargos en la gestión pública los títulos debían ser “reconocidos” por el Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires y en el caso de los otorgados por universidades extranjeras previa “reválida” en la Universidad Nacional de Buenos Aires (RO-PBA, 1890c: art. 3.2, 7 y 21).

Entre 1882 y 1908, el Departamento de Ingenieros reconoció 191 títulos de ingenieros civiles expedidos por el Departamento de Ciencias Físico Matemáticas, a partir de 1874 renombrado de Ciencias Exactas, Físico-Matemáticas y Naturales de la Universidad Nacional de Buenos Aires; dos (2) de la Escuela Nacional de Ingenieros de San Juan, correspondientes a Camilo Aguiar y Abraham Tapia, egresados en 1894 y 1897 y “reconocidos” en 1901 y 1898, respectivamente. Los ingenieros civiles Bautista Aramburu, Guillermo Juárez y Alberto Romagroso, todos egresados entre 1901 y 1904 de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Córdoba, acreditarían sus títulos ante ese departamento en los años 1901, 1902 y 1908.

En el mismo período, y con la misma finalidad, once (11) fueron los ingenieros civiles que formados en academias y escuelas extranjeras reconocieron sus diplomas en ese departamento (MOP-AHG, 1882-1932):

1890: Alfredo Friedel, Escuela Politécnica de Zurich-Suiza.

1892: Carlos M. Agote, Escuela Central de Artes y Manufacturas de París-Francia.

1893: Casimiro Rechnievrosky, Escuela Politécnica de Zurich-Suiza.

1893: Carlos Paquet, Escuela Politécnica de París-Francia.

1893: Alfredo Del Bono, Escuela Politécnica de Milán-Italia





1895: Constante Izaut, Academia de Laussane-Suiza.

1896: Enrique Perrier, Escuela Politécnica de Zurich-Suiza.

1897: Edward Ingelow Pitman, Escuela Científica del Estado de Nueva Jersey-EEUU.

1898: Adolfo Niebuhr, Escuela Politécnica de Karlsruhe-Alemania.

1898: Jorge Delpech, Escuela Central de Artes y Manufacturas de París-Francia.

1903: Giuseppe Poli, Escuela Politécnica de Bologna-Italia.

Los reconocimientos de títulos quedaron asentados formalmente en el libro de actas que testimoniaba dichos procedimientos: “Habiéndose presentado Don Alfredo Friedel exhibiendo título de Ingeniero Civil expedido por la Escuela Politécnica de Zurich con fecha veinte de Marzo de mil ochocientos ochenta y tres y constando en su dorso que lo ha revalidado ante la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas de la Capital de la Nación con fecha diez y seis de Diciembre de mil ochocientos ochenta y nueve, queda reconocido como tal Ingeniero Civil en esta Provincia. La Plata, Enero 29 de 1890” (MOP-AHG, 1882-1923: foja 20).

En 1917, Juan Dillon solicitaba la “reinscripción” de su “diploma de Ingeniero de la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires otorgado el 23 de Abril de 1875” alegando “que ya lo ha hecho anteriormente anotándosele en libros que ya no existen” y, dejando en claro, la relevancia de sus antecedentes en el entonces Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires. En el mismo año, también se reconoció la trayectoria de José Vicente Ramírez, cuando “exibe (sic) su diploma de Ingeniero Civil, otorgado por la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas de la Universidad Nacional de Buenos Aires en 22 de agosto de 1883” y por constar en esa repartición “que el P.E. le ha confiado trabajos así como el extinguido Departamento de Ingenieros le ha recibido y aprobado mensuras” (MOP-AHG, 1882-1932: fojas 114 y 116).

Del personal designado entre 1882 y 1891 en diferentes secciones de ese departamento, algunos destacaron, cesadas sus funciones, en la producción de obras privadas durante las primeras décadas del siglo XX: entre otros el ingeniero- arquitecto Isaac Villa Monte (¿?-1923), sobrestante de obras por decreto del 9 de noviembre de 1883 y Benjamín Sal (1862-1924), inspector general; Ceferino Corti (1863-1928), ingeniero de 2º clase; Florentino Ramorino y Rómulo Merlo (1866-1920), ingenieros de 4º clase de la Sección Hidráulica y Arquitectura y este último en 1891, de la sección ferrocarriles (RO-PBA, 1890b y 1891)

Entre 1903 y 1905, se sumaron a la producción de obras públicas y, en menor grado, privadas algunos de los primeros ingenieros civiles diplomados en la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de la Universidad de la Provincia de Buenos Aires creada en 1897 con sede en la ciudad de La Plata: Vicente Añón Suárez (1879-1953); Emilio Corti (1869-1944), Juan Iturbide, Alfredo Glade, Adrián Pereyra Míguez (1880-1916), Carlos González, Pedro Elgorreaga y Rodolfo Ruis.

Esa Universidad fue fundada en el marco de los preceptos de la constitución de la provincia de Buenos Aires que establecía que ese Estado podía fundar una casa de altos estudios y, en su cumplimiento acudió el gobernador Udaondo con la firma de un decreto el 14 de febrero de 1897 y, otro el 5 de julio del mismo año para establecer bajo su órbita una Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas. Esta Universidad fue transferida a la Nación en 1905.

La universidad provincial contó entre sus primeros docentes con varios profesionales cuyos nombres estaban fuertemente vinculados con funciones técnico-administrativas relativas a la producción de obras públicas en el ejido de La Plata: Pedro Benoit (1836-1897), ingeniero, arquitecto y agrimensor; los citados ingenieros civiles Julián Romero (1856-1929) y Jorge Coquet y, entre otros, el agrimensor más tarde ingeniero geógrafo Luis Monteverde (1859-1925); Ángel Etcheverry (1861-1925); Rodolfo Moreno Montes de Oca (1852-1929); Benjamín Sal (1862-1924); Julio Ringuelet (Francia- 1915); Carlos Glade (1826-1906); Carlos M. Albarracín y Edelmiro Calvo, entre otros (ver Anexo biográfico).

## El Departamento de Ingenieros (1883)



“El Departamento de Ingenieros, creado por Rivadavia en los albores de nuestra nacionalidad y presidido entonces por el ingeniero FRANCISCO LAVALLE , secundado por los ingenieros JORGE COQUET, PEDRO BENOIT y otros, lleva adelante el proyecto del trazado (de La Plata) y los diferentes estudios, a través de sus secciones Geodesia, Obras Públicas, Puentes y Caminos y Trabajos Catastrales [...] Proyectistas de todo el mundo concursan sus ideas, mereciendo ser recordados entre otros: Los arquitectos alemanes STIERS (Municipalidad, premio al mejor proyecto) y HEINE y HAGEMANN (Legislatura), únicos premiados, mientras que, por encargues directos, actuaron el ingeniero alemán HAGEMANN y el sueco ABERG (Museo), el ingeniero italiano PINAROLI (Pasaje Dardo Rocha, inicialmente estación de ferrocarril), y argentinos y extranjeros de Buenos Aires como el arquitecto DORMAL (Casa de Gobierno), el agrimensor-ingeniero-arquitecto BENOIT (Departamento de Ingenieros, Ministerio de Hacienda y Gobierno, Policía, Capilla San Ponciano y último proyecto de Catedral), el arquitecto BÜTTNER (Palacio de Justicia), el arquitecto ALGELT (Consejo de Educación), el arquitecto BUSCHIAZZO e ingeniero VIGLIONE (Banco de la Provincia y Universidad, edificio éste ocupado inicialmente por el Banco Hipotecario), el ingeniero WALDORP (Puerto), etc.

Es un equipo de ingenieros, arquitectos, agrimensores y maestros mayores, encabezados por PEDRO BENOIT, el que conduce la gran empresa, en la que colaboran diferentes especialidades. En pocos meses se construyen calles y obras de salubridad, se levantan edificios magníficos, palacios y viviendas, y el siglo XIX consagra en el país una de sus obras más representativas. El Departamento de Ingenieros se instala en su nuevo palacio (Avenida 7 entre 56 y 57 en 188) y desde allí irradia su pujanza civilizadora. El ingeniero ha sido uno de los grandes protagonistas y se siente en la ciudad como habitante con máximo derecho. Es su momento de auge [...]

En esa época la ingeniería argentina estaba recién en sus comienzos: no todos los aún escasos agrimensores, ingenieros y arquitectos del país obtenían sus títulos en las Universidades de Córdoba o Buenos Aires, sino que muchos de ellos los debían a resoluciones de reparticiones administrativas, como del mismo BENOIT. De los técnicos que colaboraron en la fundación varios eran de Buenos Aires o extranjeros y, cumplida su tarea, abandonaron la ciudad, y la profesión de ingenieros para entonces en ésta por su época más penosa, agravada por la crisis de 1890. Superada luego la etapa de artificialidad, convertida en un hecho definitivo e irreversible, la ciudad comienza un lento proceso de crecimiento orgánico y entra en el nuevo siglo con renovado ímpetu. Va afirmando su personalidad, dentro del canon marcado por sus fundadores” (RI-CIPBA, 1963).

## Pedro Simón del Corazón de Jesús Benoit (1836-1897)



Pedro Benoit nació en Buenos Aires el 18 de febrero de 1836 y falleció el 4 de abril de 1897. Obtuvo título de Agrimensor en 1861, otorgado por el Departamento Topográfico; diploma de arquitecto por reconocimiento de idoneidad de la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas de la Universidad de Buenos Aires, en sesión del 23 de enero de 1879 previa presentación de un proyecto y, de ingeniero civil en 1882 expedido por el Departamento de Ingenieros. “Pedro Benoit (era) un carácter, un pensamiento, y una acción, a la vez. Su obra fue de belleza, de ciencia, de técnica, de pasión deliberada y desinteresada; y su labor inmensa es el monumento efectivo de su nombre [...] Donde más descollante ha sido su papel, donde más servicios ha prestado, fue en los trabajos de fundación y erección de la capital de la provincia: la ciudad de La Plata”.

Transcripción de las Actas de examen que lo acreditaron como agrimensor e ingeniero civil:

“Buenos Ayres á diez y nueve de Abril de 1861, los Señores Presidente y Vocales del Departamento Topográfico, reunidos en Acuerdo ordinario, teniendo en consideración que su oficial 1º Don Pedro Benoit ha demostrado tener los conocimientos necesarios para el ejercicio de la profesión de Agrimensor público, como se comprueba por los trabajos científicos que ha ejecutado por orden y la aprobación del Superior Gobierno y del mismo Departamento en los Pueblos de San José de Flores, Morón, Merlo y la Magdalena y otros. Por estos fundamentos, acordaron se le estendiese (sic) diploma de Agrimensor, eximiéndole de toda otra prueba, y lo firmaron en el día de la fecha” (firman Saturnino Salas, Mariano Moreno, Juan Fernández y Antonio Malaver) (MOP-AHG, 1824-1882: foja 6 vuelta)

“Buenos Aires, Marzo 14 de 1882: habiendo en esta fecha el agrimensor Pedro Benoit, rendido exámen para optar al título de Ingeniero Civil, y mereciendo la aprobación unánime de sus examinadores, el Departamento de Ingenieros en consecuencia, resuelve, se estienda (sic) al señor Benoit, el diploma correspondiente que lo acredite como Ingeniero Civil de esta Provincia. Se anota en el presente libro de agrimensores, por no haber sido abierto aun el que debe servir especialmente para el título de Ingeniero Civil” (firman Jorge Coquet y Luis Monteverde) (MOP-AHG, 1824-1882: foja 90)

Nota al margen: “Marzo 21 de 1882. En esta fecha se espide (sic) el diploma ordenado. Véase libro 1º de Ingenieros Civiles, pág. 1º (firma Luis Monteverde)”

## Ingenieros y actividad privada en el municipio de La Plata (1900-1932).

En 1900 el “Honorable Concejo Deliberativo del municipio de La Plata” sancionó una ordenanza que, de acuerdo con Micheli (1999:57), establecía una medida “acorde con la importancia y responsabilidad de la edificación urbana” al disponer que “las personas que firmen los planos ó memorias descriptivas de obras, deberán presentar título de ingeniero, arquitecto ó maestro mayor” y que, a la vez, la Oficina Técnica Municipal llevaría un “registro de todas las personas que hagan inscribir su título” (MLP, 1908:1900).

En 1908 otra disposición, reglamentaria de la anterior, reintrodujo esa instancia creando el “Registro de Constructores” para que todos los profesionales inscribieran sus títulos previa evaluación del “mérito de los antecedentes y certificados que acompañen tal petición”, por parte de una Comisión de Admisión constituida por el Director y Subdirector de Obras Públicas, el Jefe de la Sección Arquitectura y el delegado que “anualmente designe el Centro Provincial de Ingeniería” (MLP, 1910:1908). A partir de entonces, en los planos incorporados a los expedientillos de obras constan dos y/o tres firmas de profesionales responsables, reuniendo las de cierta envergadura al ingeniero, el arquitecto, al maestro mayor y/o constructor.

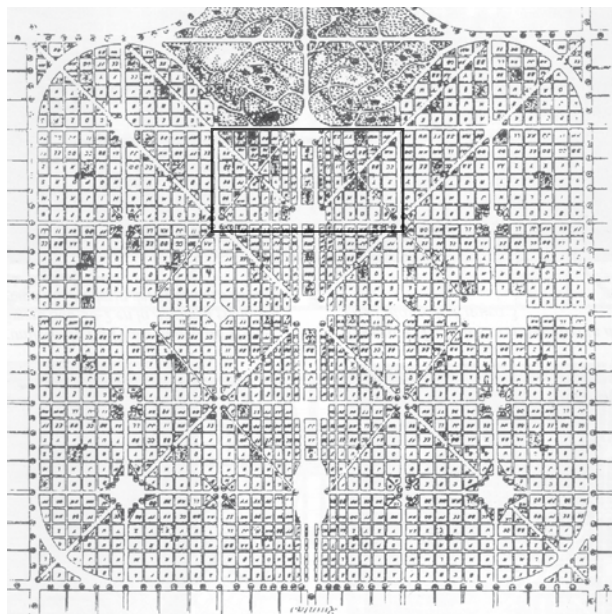
Una vez registrados en el municipio intervendrían de forma individual o asociados en la producción de un diverso espectro de “tipos de obras privadas” tanto para el equipamiento comercial, social y cultural, como residencial de viviendas unifamiliares y multifamiliares. En general, podemos inscribir estas últimas en los tipos señalados por Pacheco (2006:49-56): casas de patio; casas chorizo; hoteles particulares o petit hotel; chalets; casas compactas racionalistas y casas de renta definidas, en 1922, por un reglamento de construcciones como los edificios que, perteneciendo en propiedad a una o más personas físicas o jurídicas y destinado a la locación de unidades unifamiliares, “consten de cuatro o más viviendas completas, independientes, con accesos directos o pasajes interiores o cajas de escaleras” de, por lo menos, “una habitación, una cocina y un baño”<sup>6</sup> (MLP, 1938:1932).

El programa de examen para la admisión de “constructores” al nuevo registro se aprobó el 11 de agosto de 1909. Contenía trece puntos, a desarrollar por quienes no presentaran ante la comisión antecedentes suficientes para comprobar el “conocimiento exacto” de las siguientes materias: excavaciones, fundaciones, arcos, muros, pisos, techos, colocación de marcos, ventilación, conductos para aguas servidas, revoques, mezclas; “de las Ordenanzas, reglamentos y disposiciones que rijan á las construcciones”, de “lectura de planos” y “resolución escrita de problemas sobre superficies y volúmenes y cálculo de presupuestos” (MLP, 1910:1909).

De los libros de registro obrantes en el archivo municipal de obras particulares, o privadas, del partido de La Plata surge que durante el período comprendido entre los años 1909-1935, se inscribieron mayoritariamente “constructores” (394), y en orden decreciente ingenieros (63), arquitectos (23) y maestros mayores (5). Asimismo, se observa que el registro abierto en 1908 incorporó a

un grupo de “constructores y profesionales” inscriptos entre 1900 y 1905 en un documento lamentablemente desaparecido. Registrados en 1905, constan como “constructores” Santiago Carbone, Pedro Catella y Carlos Vilar; en 1901 el ingeniero Salvador Mauri y en 1900, también constructores, Florentino Ramorino, Fernando Cerdeña, Francisco Querel, Alfredo Glader; Orión Verga Brambilla (reinscrito arquitecto en 1920), y el arquitecto Rómulo Merlo.

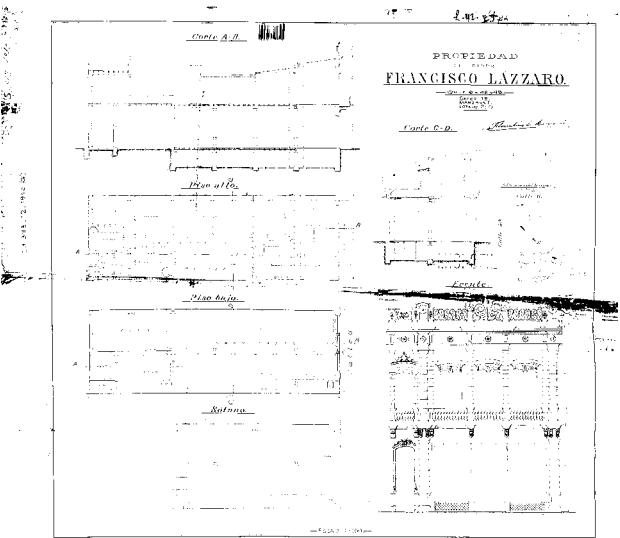
Cabe señalar que en 1929, se sancionó la ley provincia de Buenos Aires n° 4048 que reguló “las profesiones de ingeniero en todas sus especialidades, arquitecto y agrimensor, dentro de las limitaciones de cada título, que solamente podían ser ejercidas “por personas que tengan diploma expedido por una universidad nacional”, o en caso de extranjeras “previa calificación por las universidades nacionales, de las funciones a que los habilita el título expedido por aquéllas”. Esa ley establecía tres categorías profesionales y determinaba los alcances de las actividades que, cada una, podía desarrollar: 1° categoría: ingenieros de todas las especialidades y arquitectos, proyecto, dirección y/o construcción de todo tipo de obra sin limitación alguna. 2° categoría: maestros mayores de obras, proyecto, dirección y/o construcción de hasta planta baja, un subsuelo, tres pisos altos y dependencias en azotea, exceptuándose las construcciones que requieran estructuras especiales no contempladas en sus respectivos planes de estudio. 3° categoría: Todos los títulos de constructor otorgados por institutos oficiales y autorizados, proyecto, dirección y/o construcción de hasta planta baja, un subsuelo, un piso alto y dependencias en azotea, exceptuándose las construcciones que requieran estructuras especiales no contempladas en sus respectivos planes de estudio. A partir de entonces las municipalidades no podían habilitar para construir obras de arquitectura, a quienes no estuvieran comprendidos dentro de esas categorías (RO-PBA, 1929).





Un breve paneo por las obras de algunos de esos profesionales ingenieros ejemplifican parte de los procesos que nos acercan a su coparticipación en la construcción de la imagen urbana fundacional al interior y, en algunos casos seleccionados fuera del mismo, del sector comprendido entre las avenidas 1, 7, 44 y 60.

Poco sabemos sobre **Florentino Ramorino** que aparece como auxiliar en la sección Geodesia del Departamento de Ingenieros responsable, por decretos de mayo de 1881 y 1882, de levantar los planos de la ciudad y varios edificios públicos. Según algunos documentos rindió en 1886, sin éxito, examen de agrimensor, pero en 1891 lo encontramos integrando ese mismo organismo como ingeniero de 4º clase<sup>7</sup> (RO-PBA, 1891). Inscripto constructor en el registro municipal en 1900, presentó desde entonces numerosos planos de obras en calidad de proyectista y/o director y/o constructor, cubriendo este último rol inclusive para otros profesionales como en el caso de la reconstrucción de la vivienda unifamiliar propiedad de Llera Achával, en avenida 53 entre calles 5 y 6, firmada por el arquitecto Emilio Coutaret el 6 de agosto de 1904. Otro ejemplo de su quehacer profesional: el gran salón, vivienda y escritorio de Francisco Lázaro, construido en 1910 en calle 6 entre 48 y 49 (A-MLP, 1904, 1910).



Gran Salón y Vivienda de Francisco Lázaro (1910)



Vivienda de Llera Achával (1904)

**Benjamín Sal** (1862-1924), inspector general de la sección Hidráulica y Arquitectura del Departamento de Ingenieros reorganizado en 1891; egresado de la Universidad Nacional de Buenos Aires el 16 de junio de 1890, reconocido por la provincia de Buenos Aires el 19 de mayo de 1891 y registrado en el municipio en 1913 a propósito de la presentación de un plano de proyecto de refacción, aprobado el 3 de mayo de 1913, de una propiedad existente para su propia vivienda en calle 4 entre 44 y 45 (sin plano de antecedente en archivo municipal) (MOP-AHG, 1883-1932: foja 24)(ver Anexo Biográfico).



Vivienda de Benjamín Sal (1913)

**Rufino Arroyo** (1864-1937), ingeniero de 1º clase de la sección Puentes y Caminos en el departamento de 1891, egresó como ingeniero de la Universidad Nacional de Buenos Aires en 1891 y fue reconocido como tal en 1893. Se registró en el municipio de La Plata en 1911 y el 21 de octubre de ese año obtuvo el permiso correspondiente para la construcción de una vivienda propiedad de Don Miguel Osorio en avenida 44 entre calles 2 y 3 (sin plano de antecedente) (MOP-AHG, 1882-1932: foja 29).

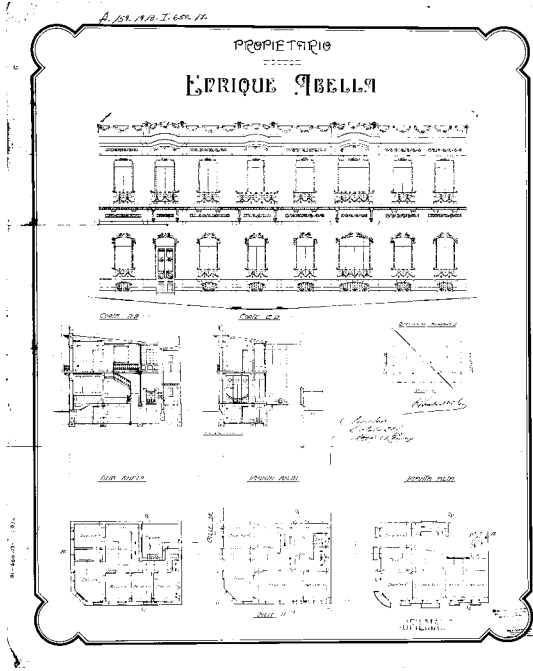
<sup>7</sup> En el lapso que media entre la fundación de la ciudad de La Plata (1882) y la sanción de la ley 4048 (1929) no hemos encontrado documentos de archivo que puedan aclararnos con certeza el sentido de las "categorías de 1º, 2º, 3º y 4º clases". Algunas fuentes consultadas sostienen que hacen referencia a las diferentes jerarquías y responsabilidades funcionales que cumplían los ingenieros designados en el Departamento de Ingenieros. Otras, a rangos relacionados con sus cuatro especialidades y titulaciones: ingenieros, arquitectos, agrimensores y maestros mayores.



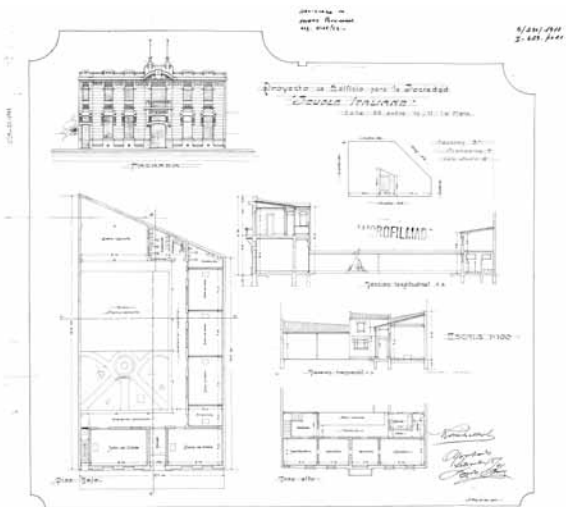
Vivienda de Miguel Osorio (1911)

**Rómulo Merlo** (1866-1920), como Florentino Ramorino, ingeniero de 4° clase en la sección Hidráulica y Arquitectura del Departamento de Ingenieros en 1891, había ingresado el 1° de marzo de 1884 al Colegio Militar de la Nación y egresado como “Teniente 2° de Artillería de Línea y Mayor” en 1888. En 1893, lo encontramos con el título de Maestro Mayor incluido en la nómina oficial de “recibidos e inscriptos en el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires”, titulación que sostiene hasta aproximadamente 1900. En este año se inscribió en el registro municipal como “arquitecto”, acreditando como proyectista, director y/o constructor, numerosas intervenciones en obras privadas dentro y fuera del sector comprendido entre avenidas 44, 60, 1 y 7. Rómulo Francisco Merlo afianzó su multifacética labor profesional como maestro mayor, ingeniero y arquitecto, alimentada por los conocimientos y experiencias adquiridos en calidad de “militar de escuela”, “jefe de nuestra guardia nacional” y funcionario público “inteligente y honesto” que supo aplicar en otras obras que “se elevan en La Plata y en la Provincia, como notas de solidez y buen gusto” (ver viñeta V3).

Entre muchas otras, destacan el edificio para la Sociedad “Scuole Italiani” (1911-1912, calle 55 entre 10 y 11) y la casa de renta propiedad de Enrique Abella (1913, calle 11 esquina 58, este)(A-MLP, 1911,1913)



Casa de Renta de Enrique Abella (1913)



Sociedad “Scuole Italiani” (1911)

**Indalecio Coquet** (1874-1929), con título de ingeniero civil de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Buenos Aires el 14 de julio de 1902, fue reconocido por la provincia de Buenos Aires el 6 de agosto del mismo año (MOP-AHG: 1882-1932: foja 60). Por un corto período fue Director de Tierras y Geodesia (1913-1914) y de Obras Sanitarias (1921-1922) de la provincia de Buenos Aires.

Entre 1905 y 1913 intervino como proyectista, director y/o constructor en numerosas obras del sector comprendido entre avenidas 44 y 60, 1 y 7, promocionando sus actividades desde las oficinas en calle 49 N° 878 (Guía General, 1912-1913). Llevan su firma, por ejemplo, los planos de proyecto del palacio emplazado en la manzana triangular que delimitan las calles 5, 56 y la avenida diagonal 79, encargado en 1892 por Juana Zapettini para ser utilizado como vivienda familiar (sin plano de antecedente) y la casa de renta ubicada en el encuentro de las calles 8 y 50, construida para el Sr. Agustín Cangiani en 1905, actualmente desprovista de los ornamentos de su fachada original.



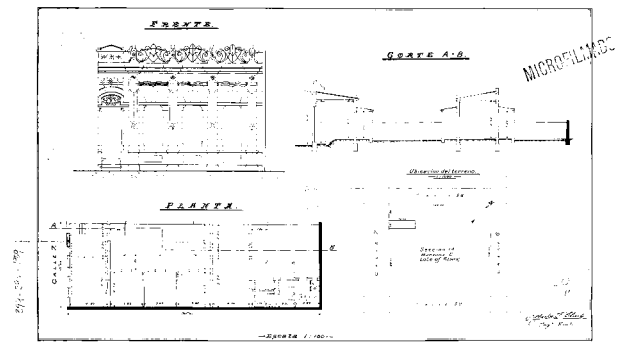
Palacio Zapettini (1892)



Casa de renta de Agustín Cangiani (1905)

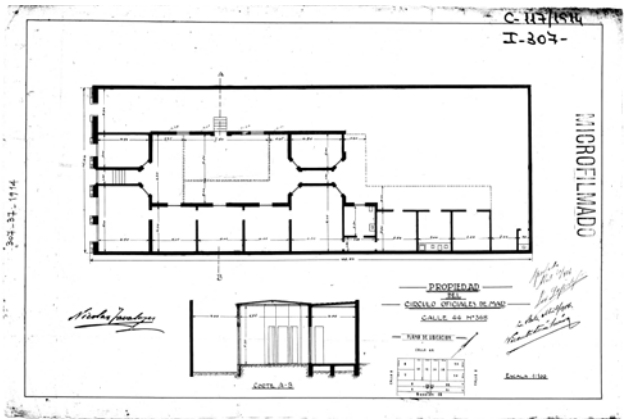
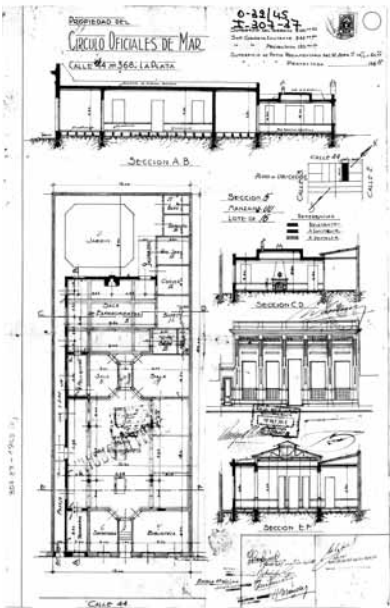


**Alfredo F. Glade** (1875 - ¿?), otro de los primeros egresados en 1903, exhibe “el título de Ingeniero Civil otorgado por la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas de la Universidad de La Plata en veinte y siete de Setiembre de mil novecientos tres quedando en tal carácter reconocido en la Provincia de Buenos Aires. La Plata, Abril de 1905”. Registrado en el municipio, entre otras obras firmó en 1909 el proyecto de la vivienda unifamiliar de Antonio Oberti, construida (demolida) en avenida 7 entre calles 58 y 59 (MOP-AHG, 1882-1932: foja 65) (A-MLP, 1909).



Vivienda familiar de Antonio Oberti (1909)

**Vicente Añón Suárez** (1879- 1953), con título de ingeniero civil reconocido en 1908, fue uno de los primeros egresados de la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de la Universidad de la provincia de Buenos Aires en 1903 (MOP-AHG, 1882-1932: foja 14). Se registró en la comuna en el año 1914 y el 20 de abril de ese mismo año presentó un plano de obra “a edificar” para el primer edificio del “Círculo de Oficiales de Mar”, que sito en avenida 44 entre calles 2 y 3 mantuvo su fachada original hasta mediados del siglo XX, según un plano de 1945. Añón Suárez en 1928 integró la primera comisión directiva del Centro de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires y, también, ejerció “con notable acierto” el cargo de Director de Obras Públicas del municipio de La Plata, en una época que se caracterizó por las “iniciativas, progreso acelerado y realizaciones” (García Balado, 1954: 67) (A-MLP, 1914, 1945) (ver Anexo Biográfico).

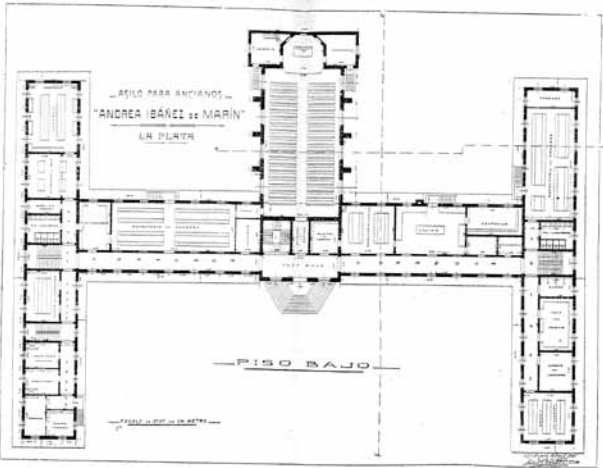
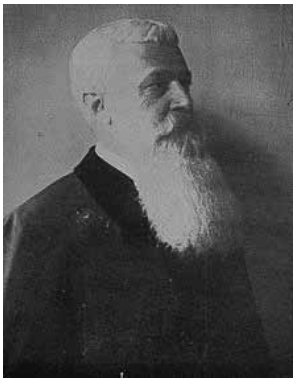


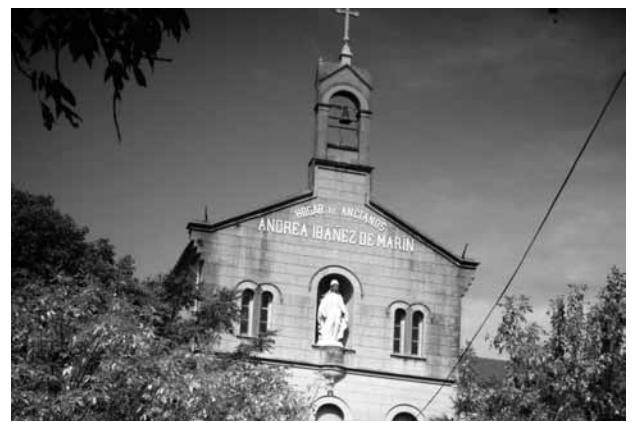
Círculo Oficiales de Mar (1914, 1945)

En ambos registros, provincial y municipal, también debían acreditarse los profesionales ingenieros, arquitectos y/o constructores con oficinas localizadas en la ciudad de Buenos Aires, u otras localidades, que proyectaban, dirigían y/o ejecutaban obras privadas en la ciudad de La Plata.

En los albores del siglo XX, encontramos al ingeniero y arquitecto **Adolfo Büttner** (1849-1912), uno de los primeros egresados en 1870 de la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires e integrante de la comisión para el concurso de planos y presupuestos de los edificios públicos de la nueva capital, sin olvidar su talento como inventor de artefactos vinculados con la higiene urbana (ver viñeta V4). En la ciudad de La Plata realizó en 1885 el Palacio de Justicia y Cárcel (Edificio de Tribunales) en “estilo neo renacimiento con acento germano en la composición de los volúmenes, patio central y cuerpos esquineros exentos” (Liernur y Aliata, 2004).

Asimismo adaptó el proyecto del arquitecto francés Emile Vaudremer para el edificio del Asilo de Ancianos “Andrea Ibáñez de Marín”; diseñó sus diferentes secciones y fachadas y dirigió las obras entre 1906 y 1907 (El Asilo, 1907: 45-47)





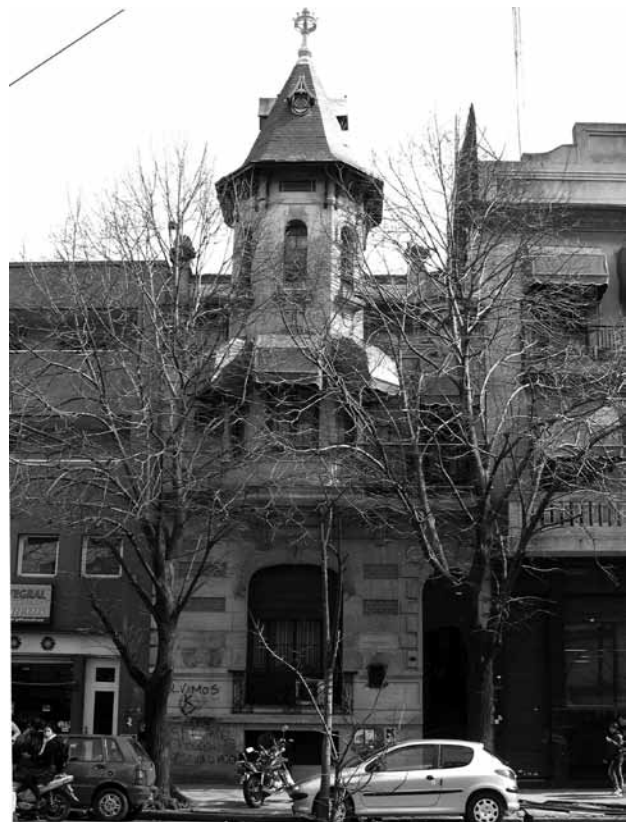
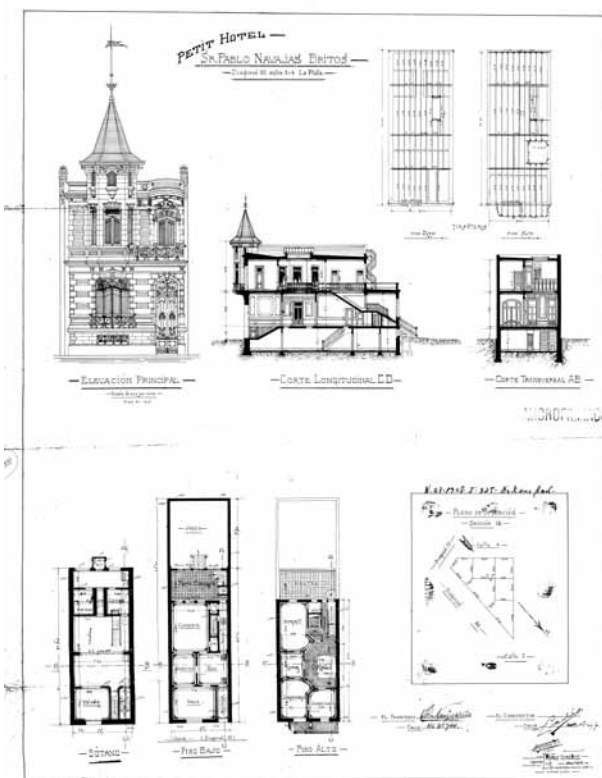
Asilo de Ancianos “Andrea Ibáñez de Marín” (1907)

La Plata cuenta también con un único testimonio de la extensa labor profesional del ingeniero civil **Carlos María Agote** (1866-1950), argentino, egresado de la Escuela Central de Artes y Manufacturas de París-Francia y reconocido por la provincia de Buenos Aires el 26 de enero de 1892 (MOP-AHG, 1882-1932: foja 26). Con su firma registrada en 1923 en el municipio local proyectó y construyó con Baldasarre Zani el edificio del diario “La Prensa”, en avenida 7 entre 48 y 49 (A-MLP, 1923<sup>a</sup>).



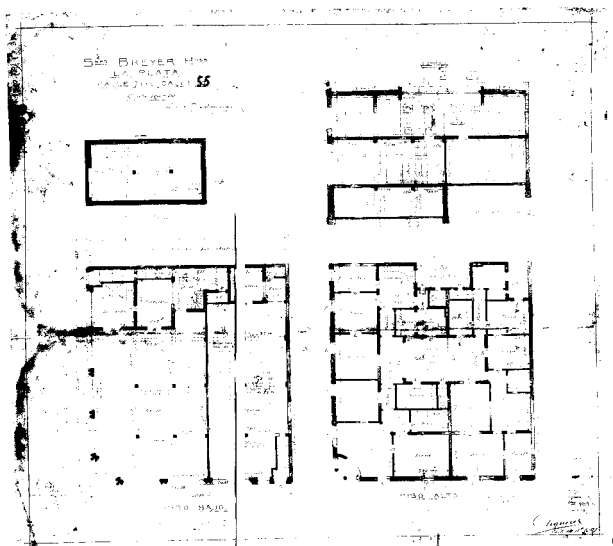
Edificio “Diario La Prensa” (1923)

Los proyectos de Petit Hotel del Sr. Pablo Navajas Britos (1908, diagonal 80, entre diagonal 77 y calle 3) y la Casa de Ricardo Kennedy (1911, 46 entre 3 y 4) pertenecen, por ejemplo, al Estudio del Ingeniero **Muñoz González** y la casa de renta y local comercial construida entre 1910 y 1911 en Avenida 7 esquina 55 a los ingenieros **Castello y Armando Piquerez** (A-MLP, 1908-1910<sup>a</sup>-1911).



Petit Hotel de Pablo Navajas Brito (1908)

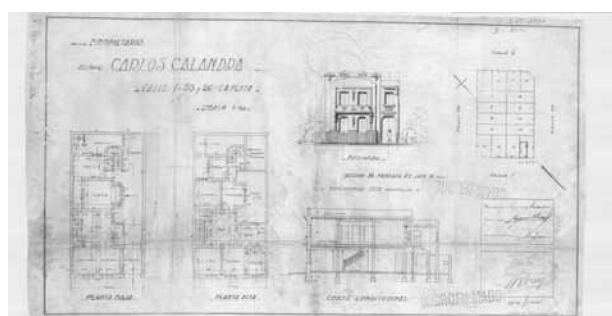




Casa de Renta y locales comerciales de Breyer Hnos (1910)

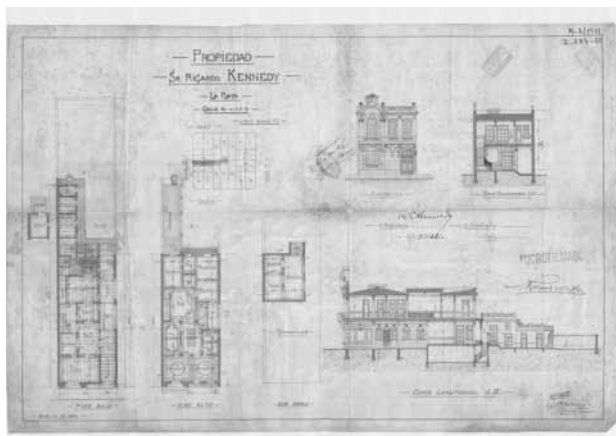


Por entonces, comenzaron a destacar en el paisaje urbano platense las obras privadas de prestigiosos ingenieros civiles o ingenieros- arquitectos producidas en sociedad con empresarios constructores. Tal el caso del ingeniero **Eugenio Di Renzo** (1899-1956), asociado a la gran empresa de Don Oreste Santospago (1874-1963) que destacó por su labor en numerosas obras públicas y privadas. Entre las importantes obras de la Empresa de Oreste Santospago en la ciudad de La Plata puede mencionarse: la refacción de la antigua estación de ferrocarril (Pasaje Dardo Rocha) y de la Casa de Gobierno; la Escuela de Electrotécnica para la Universidad de La Plata; los Pabellones del Hospital Melchor Romero; la Asistencia Pública; la Escuela de Artes y Oficios San Miguel; los depósitos en el Regimiento 7 de Infantería y el Cuartel de Comunicaciones (City Bell). Numerosas escuelas, puentes, caminos, muelles, etc. de la provincia de Buenos Aires fueron construidos también por la empresa Santospago y Di Renzo (Revista La Propiedad, 1929) (ver viñetas V5-V6).



Vivienda familiar de Carlos Calandra (1931)

Eugenio Di Renzo estudió en la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas Puras y Aplicadas de la Universidad Nacional de La Plata y se graduó ingeniero civil el 20 de diciembre de 1924, acreditándose en la provincia de Buenos Aires cuatro días más tarde (MOP-AHG, 1882-1932: foja 184). En 1926, registró su firma en las oficinas técnicas del municipio de La Plata, contando entre su producción individual con el proyecto de casa para el señor Carlos Calandra (1 entre 55 y 56) aprobado el 13 de noviembre de 1931 (A-MLP, 1931).



Vivienda familiar de Ricardo Kennedy (1911)

Las obras presentadas en esta primera parte convivieron con otras calificadas producciones de profesionales reconocidos tanto por la historiografía de la ingeniería como de la arquitectura, pero también con aquellas de aún ignotos que coparticiparon de la construcción de la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata, aportando un número no menor de obras en el sector comprendido entre las avenidas 1, 7, 44 y 60. Con la finalidad de salvar algunas de esas ausencias y recorrer con nuevas miradas ejemplos de la producción de unos y otros en las tres primeras décadas del siglo XX, la segunda parte profundiza y aporta nuevos datos biográficos y conocimientos sobre la labor profesional de los ingenieros Isaac Villa Monte; Ceferino Corti; Emilio Corti; Juan Marreins; Juan Urrutia; Julio Barrios y Félix Nieva, que interactuaron en el mismo corte temporal coadyuvando a la formación de la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata.

## Ingeniero-Arquitecto Rómulo F. Merlo (1866-1920)



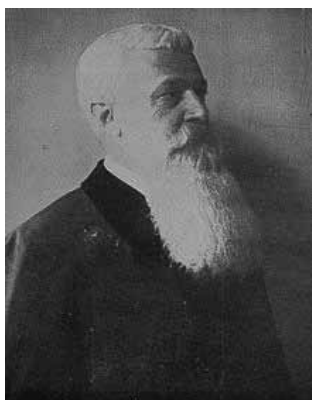
Rómulo Francisco Merlo nació en la provincia de San Juan el 21 de agosto de 1866 e ingresó el 1º de marzo de 1884 al Colegio Militar de la Nación donde estudió fortificaciones; topografía; matemáticas; cosmografía; física y química; historia nacional y general; geografía; idiomas, francés e inglés; caligrafía y gramática, telegrafía; dibujo lineal y topográfico; esgrima de florete y gimnasia para egresar con el grado de Teniente de Artillería, el 26 de diciembre de 1888. Es probable, también, que esos conocimientos hayan sido afianzados en la Oficina de Ingenieros del Estado Mayor General, donde a partir de 1886 “los ex Alumnos del Colegio Militar” podían aspirar al Diploma de Oficial de Ingenieros Militares, preferido para dictar las cátedras de esas ramas científicas. Durante un período de cinco años los aspirantes a Oficiales Ingenieros repasaban y estudiaban materias vinculadas con las ciencias matemáticas y militares: álgebra superior; trigonometría rectilínea y esférica; dibujo lineal y topográfico; caminos y ferrocarriles; geometría analítica; geodesia; dibujo; puentes; fortificación pasajera; geodesia y astronomía; cálculo diferencial e integral y fortificación permanente. Interesa señalar que además debían cursar “simultáneamente en la Facultad correspondiente de la Universidad” de Buenos Aires, geometría descriptiva; construcciones, mecánica y arquitectura.

En 1893, lo encontramos con el título de Maestro Mayor incluido en la nómina oficial de “recibidos e inscriptos en el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires”. Rómulo Merlo formó parte de una Comisión Municipal que disponía los procedimientos que debían observarse para acordar “excepciones del servicio Militar á la Guardia Nacional” y en 1897 editó un libro sobre “Elementos de Fortificación” en calidad de “Teniente 2º de Artillería de Línea y Mayor, 2º Geft de Regimiento de Artillería de Guardias Nacionales de la Provincia de Buenos Aires”. Ese documento “fácil, sencillo y al alcance aún para la tropa”, estaba preparado e ilustrado por el propio Merlo con la finalidad de servir al dictado de conferencias en las academias para oficiales que, años antes, habían incorporado el tema “fortificación” en sus programas de estudio.

En 1908 fue incorporado al registro de constructores como arquitecto en ejercicio desde el año 1900. Desde entonces el fructífero quehacer profesional de Rómulo Merlo, bajo su responsabilidad y firma en calidad de maestro mayor, ingeniero o arquitecto, quedó testimoniado en un gran número de planos de proyecto de obras privadas, algunos además pruebas de indudable valor por la calidad de sus dibujos, realizados por el propio Merlo o por la profesora de dibujo de enseñanza primaria e industrial Susana Lassus.

Especialista, también, “en materia ferrocarrilera fue muy eficaz su desempeño, en la respectiva sección del Ministerio de Obras Públicas (y) asesor en la construcción de la línea al Meridiano Vº, muere en julio de 1920 siendo fiscal de cuentas de la sección Ferrocarriles, Caminos y Anexos de ese ministerio y con 30 años de servicios en la Provincia” (Auge, 2014).

## “El Balde Higiénico”, por Adolfo Büttner (1879)



“Bajo este epígrafe leemos en “La República” del domingo último, que el ingeniero argentino, Sr. Büttner, acaba de presentar á la Corporación Municipal un aparato de su invención, destinado á modificar ventajosamente el sistema actual de extracción de basuras. El interés que nos inspiró la lectura de este anuncio, su importancia directa en relación á la higiene, á la administración y á la economía, nos obliga á buscar más amplias informaciones cerca de la autoridad misma en cuyo poder se halla el modelo del aparato en tamaño natural. De ellas resulta, que este aparato no solo modifica ventajosamente el sistema actual de extracción de basuras, sino que lo cambia radicalmente, desterrando para siempre ese espectáculo repugnante, nauseabundo é incivil de la exposición de los cajones de basura en todas las puertas de casa de la ciudad hasta cerca del mediodía, y en algunas calles hasta mucho después del medio día.

Hé aquí en lo que consiste este aparato: Practícase una excavación de medio metro de profundidad y á sección cuadrada, dentro de la cual se coloca un tubo de hormigón de 36 centímetros de luz, el cual lleva en su cara superior un marco de fundición de forma cuadrada. Este marco sirve de apoyo para sostener un balde hecho expresamente, que se introduce dentro del cilindro ya desierto, y está además provisto de una tapa circular que responde a la forma cilíndrica del balde. Durante el día, el balde se tiene en el interior de las casas, y sirve para depositar en él las basuras. Por la noche, al cerrar las puertas de calle, se coloca en su sitio, quedando así oculto á la vista de los transeúntes. El costo del aparato que su inventor designa con el nombre BALDE HIGIÉNICO, queda reducido a unos 300 pesos moneda corriente, suma insignificante, que creemos, no solo que se pagará sin esfuerzo por el vecindario, sinó con gusto, con tal que se le ahorre la molestia del actual detestable procedimiento.

El sistema del Sr. Büttner goza de muchas ventajas, que nos permitimos enumerar para que se comprenda bien la necesidad imperiosa de adoptarlo. Efectuándose de noche (como debe efectuarse) el servicio de la limpieza, en primer lugar nos libra de los innumerables inconvenientes que á cada paso ofrecen los carros que cruzan todo el municipio, apestando el espacio, impidiendo el curso de los tramways é interceptando las demás vía de comunicación; y luego después, desaparece el asqueroso espectáculo de los rebuscadores y de los perros, revolviendo en pleno día y en presencia de la población entera tanta inmundicia, las mas veces en fermentación; todo lo cual nos haría creer (si no estuviéramos persuadidos de lo contrario) que en nuestra tierra hasta las autoridades desconocían los principios mas triviales de la higiene pública. Por otra parte el sistema del Sr. Büttner establece una completa independencia del servicio entre el propietario y el basurero. El propietario hace depositar el balde de noche al cerrar las puertas de calle, y el basurero pasa á la madrugada y lo recoge sin molestar á nadie.

Finalmente, el sistema del Sr. Büttner ofrece á la Municipalidad una importantísima economía (que no es cosa de despreciar en estos tiempos) por cuanto reduce el servicio á la mitad del tiempo; y esta reducción de tiempo facilita además la quema de basuras, porque se concluye de recogerlas antes que amanezca el día. Y por si alguien cree que pueden existir inconvenientes en hacer el servicio de noche, especialmente en las calles sin empedrar, es conveniente añadir que se nos ha asegurado que tales inconvenientes han sido salvados por el propio Büttner, quien se ofrece a tomar á su cargo el servicio de limpieza bajo condiciones ventajosísimas para el Municipio (de Buenos Aires)” (Büttner, 1879).



## Empresa Constructora Oreste Santospago-Di Renzo



Oreste Santospago, “nació en Bussi (Pescara-Italia) en 1874. Realizó estudios técnicos en la ciudad de Aquila, y en 1896 se trasladó a la Argentina. Luego de haber vivido durante pocos años en la Capital Federal, fijó definitivamente su residencia en la capital bonaerense, dedicándose durante más de sesenta años a la construcción de innumerables obras privadas y públicas”. Falleció en La Plata en 1963.

Entre las primeras obras de su empresa en la ciudad de La Plata pueden mencionarse la refacción de la antigua estación de ferrocarril (hoy Pasaje Dardo Rocha) y la de la Casa de Gobierno de La Plata; la Escuela de Electrotécnica para la Universidad de La Plata; los Tribunales de Dolores y Mercedes (Buenos Aires); la Cárcel de Mercedes; el Hospital San Roque; los Hospitales Regionales de Dolores y Junín (Buenos Aires); la Asistencia Pública de La Plata y los Pabellones del Hospital Melchor Romero.

En 1928 efectuó un contrato con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires para la construcción simultánea de ciento diez edificios escolares. La empresa edificó asimismo las Escuelas Normales de Pehuajó y Junín; el Colegio Nacional de Junín; la Escuela de Artes y Oficios San Miguel en La Plata. Los depósitos en el Regimiento 7 de Infantería (La Plata) y el Cuartel de Comunicaciones (City Bell); Cuarteles del Regimiento 15 de Caballería en Junín. Muchos puentes, caminos y muelles fueron construidos también por la empresa Santospago y Di Renzo” (Revista Comentarios, 1938) (Revista La Propiedad, 1929).

## Ingeniero Eugenio Di Renzo (1899-1956)



“El ingeniero Di Renzo era oriundo de Roma (Italia) y llegó a la República Argentina en el año 1910. Aquilató los conocimientos de nuestra profesión en nuestra Facultad de Ingeniería y, durante su paso, La Reforma lo contó en su movimiento al que se abrazó con la sinceridad y la nobleza que le era característica”. Egresó de la Facultad de Físico Matemáticas de la Universidad Nacional de La Plata con el título de ingeniero hidráulico y civil el 20 de diciembre de 1923. “Su nombre y su figura adquirieron nítidos contornos y, profundos relieves al aunar sus esfuerzos a los de Don Oreste Santospago (1874-1963) en la prestigiosa empresa constructora que realizó obras de gran magnitud (RI-CIPBA, 1956). En efecto, después de un cuarto de siglo de ininterrumpida labor, Oreste Santospago “asoció a sus actividades al Ingeniero Eugenio Di Renzo, sobrino suyo”, constituyendo así la sociedad constructora Santospago y Di Renzo” (Petriella et al.).

Fue miembro del Consejo Profesional de la Ingeniería trabajando con sorprendente entusiasmo en la ley 4048 que reglamenta esa profesión. Integró la Comisión del Centro de Ingenieros y asumió su presidencia en 1954. Fue también Presidente de la Comisión de Clasificación del Registro de Licitadores de la Provincia y perteneció a la Comisión Asesora del Ministerio de Obras Públicas a partir de 1955. Su enfoque inteligente y claro de los problemas profesionales de la Ingeniería en sus relaciones más diversas, le permitieron por gravitación ocupar los destacados cargos representativos a que lo llevaron sus colegas de la Cámara Argentina de la Construcción (Delegación La Plata), de la que era socio fundador, a dos años de constituida, desde 1948 hasta 1955. Fue también miembro de la Comisión Asesora del Ministerio de Obras Públicas en representación del Centro. Falleció en la ciudad de La Plata en 1956.

Decía el Agrimensor Juan F. Lilli, presidente del Centro de Ingenieros en ocasión de cumplirse el primer aniversario del fallecimiento de Eugenio Di Renzo, “Su eficiencia notoria y sus dotes vigorosas de organizador, fueron constantemente requeridos por las instituciones sociales interesadas en el bien público, [...] en todo instante su ponderado criterio y su decidido espíritu de concordia llevado al máximo sin contrariar su intimidad y el inalienable principio de justicia, fueron cualidades estimables que dichas asociaciones supieron apreciar” (RI-CIPBA, 1957).

## Obras de Ingenieros, entre el academicismo y el racionalismo

La producción de obras privadas de los profesionales ingenieros, arquitectos, ingenieros-arquitectos y maestros mayores entre 1882 y 1932, se desarrolló en torno a diferentes necesidades funcionales y tipología edilicias para viviendas, uni y multifamiliares, y equipamientos urbanos, sociales y culturales (cines-teatros, hospitales, iglesias, mercados, clubes, salones sociales, etc.) bajo la influencia de diversos lenguajes formales: el academicismo, italiano y francés; el antiacademicismo y algunas de sus vertientes, art nouveau, secesión vienesa, modernismo catalán, floreal o Liberty; el pintoresquismo caracterizado por tomar los rasgos más notorios de ciertas arquitecturas regionales como por ejemplo los chalets suizos, los edificios californianos, el colonial y acercándonos a la década de 1930, el movimiento moderno y sus diferentes expresiones estéticas: art déco; funcionalismo, expresionismo, estilo náutico, neoplasticismo, entre otros.

En ese lapso temporal, los tipos predominantes en la edificación residencial fueron las “casas de patios” y sus subtipos, incluyendo la denominada “casa chorizo”. Las primeras desarrolladas en terrenos amplios, contaban con uno o más espacios abiertos que articulaban, sucesivamente, los sectores públicos y privados con galerías y jardines, y “al fondo” los de servicios donde solían alojarse gallineros, establos y huertas. Uno de sus subtipos es la casa con patio lateral, y su variante más popular la “casa chorizo”, la “casa del gringo”, o más específicamente la casa contra medianera de una galería, desarrollada en terrenos estrechos y alargados, se corresponde con la mayoría de las plantas de viviendas familiares construidas entre 1882 y 1920 (Vitalone et al. 1982). Organizadas en base a un acceso por “zaguán a galería” y habitaciones dispuestas sobre una de las medianeras favorecían el crecimiento lineal de forma aditiva, según lo requerían las necesidades de la familia.

Esta tipología presentó algunas variantes de planta y composición de fachadas hacia la década del '20 con la incorporación del garaje y su portón y sobre éste la ventana de una nueva habitación. El lenguaje formal de las fachadas fluctúa entre las expresiones más sobrias, sólo con molduras y cornisas de remate, y ausencia de decoración, a aquéllas con un alto grado de tratamiento ornamental en herrerías, carpinterías y muros que apelaban a la iconografía del academicismo, en general, para representar el “status” de sus propietarios. Del mismo modo algunos profesionales para el tratamiento de la fachada recurrieron a volumetrías con “entrantes y salientes” generando espacios de transición entre los públicos y privados, efectos de sombras y planos que jerarquizaban sectores dentro de su composición general.

Así como la casa chorizo fue el tipo dominante de la arquitectura doméstica popular, hasta la década de 1930, para numerosos autores en el mismo periodo las grandes residencias o los palacios inspirados en los hoteles particulares franceses fueron representativos de las habitaciones burguesas. El “petit hotel”, entre otras expresiones, respondía a una “tipología compacta y de carácter centrifugo”, con un hall distribuidor

que organizaba en dos y hasta tres niveles espacios públicos, privados y de servicios, “denotando una clara diferenciación funcional”. Emplazados en lotes entre medianeras y en esquinas de importantes dimensiones, generalmente retirados de la línea municipal, para Gazaneo (et. al, 1983), junto a otras tipologías, marcan “uno de los capítulos más importantes de la construcción de la ciudad, donde se entrecruzan dos tipos de búsquedas el asoleamiento y la representación dada las características valiosas de esa situación ejemplar”. En los terrenos de esquina pequeños, “la casa se ubica sobre la medianera y se abre un patio que da a la esquina por el que se realiza el acceso”.

En los albores del siglo XX aparecen también las “casas de renta” o edificios multifamiliares de viviendas que “irrumpieron en el bajo perfil de la ciudad” como verdaderos antecedentes de los futuros edificios en altura del movimiento moderno (Pacheco, 2007:56). Las casas o edificios de renta comprendían un conjunto de unidades funcionales que pertenecían a un mismo propietario o a una sociedad que las arrendaba, generalmente, a personas del sector social de status medio de la ciudad.

Esta tipología, era fruto del aumento del valor de la tierra que “advierde a los propietarios la necesidad de construir con el n° de pisos y comodidades susceptibles de producir una renta en relación” a ese valor (Album de La Plata, 47° Aniversario). Las casas de rentas representaban el inicio del edificio vertical, desarrollados desde principios del siglo XX hasta la década del '30. En algunos casos se combinaban planta baja con local comercial y plantas superiores con viviendas: salas, dormitorios y demás dependencias en torno a un hall principal asociado al palier del ascensor y la escalera.

Como en el caso de los petit hotels, también en ellas se enfatizaban elementos de fachadas sobre los accesos y/o remates de esquinas con torres, miradores, mansardas y, como hemos señalado, con estilos que variaban desde la “manera italiana” y “el academicismo clasicista francés” hasta las alternativas antiacadémicas, incluyendo influencias cruzadas del modernismo, la secesión vienesa y “los romanticismos eclécticos en algunas oportunidades pintoresquistas”.

Hasta la década de 1930, los sistemas constructivos evolucionaron desde aquellos de muros de mampostería portante de 45 o 30 cm de espesor en medianeras y exteriores, tabiques interiores en mampuestos de 15 cm., cubiertas de chapa de zinc con tirantería de madera o perfilera de hierro, a la incorporación de técnicas de bovedillas, columnas de hierro y caja muraria de mampostería de ladrillos en las variantes de dos plantas de la casa chorizo, como asimismo en sus contemporáneas casas de renta, aunque progresivamente se destaca el empleo de la tecnología del hormigón armado que reemplazó la descripta en cuanto a sus elementos estructurales.

De la mano de profesionales ingenieros y arquitectos influidos por el movimiento moderno, aparece la casa

unifamiliar compacta, de una o dos plantas con resoluciones técnicas de mayor complejidad y confort; lenguajes formales más abstractos y volúmenes de geometría simple, líneas rectas y austeridad decorativa y los edificios “en torre” a partir de la sanción de la ordenanza de 1932. “Si bien es cierto”, afirmaba la Revista La Propiedad en noviembre de 1929, “que la edificación actual de líneas rígidas y rectas, de pisos exprimidos, constituye un estilo opuesto, con los antiguos tan ampulosos y ornamentales, estos a pesar de todo, no han perdido su magnificencia e incomparable mérito arquitectónico” (Revista La Propiedad, 1929).

Podemos colegir con Gazaneo (et al., 1983) que entre 1882 y 1932, ingenieros, ingenieros-arquitectos, arquitectos y constructores con sus primeros trabajos “fueron dibujando el rostro de las casas valiéndose del orden y la seguridad que brindaban los estilos ya consagrados y confirmados por las normas del buen gusto de la época”, muchos de ellos avanzando progresivamente hacia la sobriedad del racionalismo. A fines de la década de 1920, el órgano oficial de la Asociación de Propietarios de Bienes Raíces y de fomento local de La Plata, le informaba a sus asociados que: “cada vez más se va adoptando el estilo americano de construcción, que consiste en la supresión total de ornamentos exteriores, presentando frentes lisos, sin salientes, ni capiteles, ni balaustres. Arquitectura de sencillez única, que si bien no presenta perspectiva, por su uniformidad simplista, tiene sin embargo, la ventaja de la

economía de tiempo y coste para su realización, unida a la del aprovechamiento mayor de las superficies cubiertas” (Revista La Propiedad, 1929).

La liberación de la altura de edificación en los instrumentos legales de la década de 1930 que dejaron de lado la ajustada relación “higienista” con los anchos de calles y avenidas; la creciente incorporación de las estructuras de hormigón armado, los avances tecnológicos del ascensor y el lenguaje formal del racionalismo emergente, ocultan progresivamente el principio de unidad de escala y armonía de lenguajes formales en la imagen del casco urbano fundacional de la ciudad de La Plata.

Como veremos en el siguiente apartado, también el lenguaje del movimiento moderno fue incorporado por los ingenieros civiles que actuaron localmente en el sector comprendido entre avenidas 44,60,1 y 7 y que, en las dos primeras décadas del siglo XX, adherían a expresiones formales del academicismo, e inclusive del antiacademicismo y el pintoresquismo. Algunas de esas obras también vincularon a esos profesionales con otros ingenieros y arquitectos, y reconocen la labor conjunta con constructores de importante trayectoria en la considerada etapa de consolidación de la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata: Francisco, Atilio y Ernesto Giacobbe, Juan Brughetti, Juan Campos, Felipe Borroni, Pedro Gualdoni, Santos Farroni y Santos dal Prá, entre muchos otros.

### OBRAS Y PROTAGONISTAS



**“Dr. Dardo Rocha rodeado de un grupo de Fundadores de La Plata (1920)”**

De izquierda a derecha sentados: Ángel Fiorini; Roberto Parkas; Luis Couyet; Tomás Márquez; Ing. Luis Monteverde; Dr. Dardo Rocha; Constructor Plácido Almaestre; Ing.Arq. Isaac Villa Monte; Francisco Bertoletti; Miguel Villanueva. De pie: Pedro Fiorini; José María Ramos; Roque Sala; Carlos A. Fajardo; Benito Silva; José María Mendía; Dr. Carmelo Pucciarelli ; Carlos Rocha; Carlos Benoit; Jorge Susini; Juan B. Rivera; Ing.Arq. Ceferino Corti; Luis Lambruschini; Constantino Gómez; José Sganzini; Sargento Guzmán; Luper Dupuy. En Revista Nuevo Mundo. Año I N° 18, 15 de noviembre de 1924.



## Ingeniero-Arquitecto Isaac Villa Monte (¿? - 7 de abril de 1923)



*Isaac Villa Monte*  
Argtº 470°636

Isaac Villa Monte, que falleció en la ciudad de Córdoba el sábado 7 de abril de 1923 cuando se hallaba cumpliendo una misión encomendada por la Dirección de Ferrocarriles del Estado, “era un hombre de labor, (que) con honestidad y competencia ocupó importantes cargos en la administración nacional y provincial, llamándole el gobierno a colaborar en asuntos que se relacionaban con su profesión, desempeñándose con indudable competencia y honestidad”. Las obras de la catedral “actualmente en construcción”, continúa el Diario “El Día” del 8 de abril de 1923, “se iniciaron bajo su inteligente control, siendo además, autor de varios planos de edificios particulares construidos en esta ciudad (La Plata). Durante varios años fue director técnico de edificios escolares, inspector general de la municipalidad y últimamente administrador del telégrafo de la provincia”.

En la misma fecha, el Diario “El Argentino” reseñaba la prolífera actuación de “uno de los propulsores más entusiastas del progreso de la ciudad de La Plata y antiguo servidor en la administración pública provincial”. Desde 1872 a 1880 formó parte del personal de la policía de la ciudad de Buenos Aires, cargo al que renunció para dedicarse al desempeño de su profesión de ingeniero-arquitecto. Fue entonces que se lo incorporó al personal técnico encargado del estudio de la ubicación de la nueva capital y en 1883 como auxiliar de la Comisión de la traza de La Plata o, en otros términos, fue uno de los primeros sobrestantes de las obras públicas de la ciudad por decreto del 9 de noviembre de 1883, y de la construcción de puentes en la misma. Dos años más tarde, en 1885, el gobierno de la provincia de Buenos Aires lo comisionó para inspeccionar el material y uso de los mismos en los talleres para el ferrocarril de la localidad de Tolosa.

Proyectó y dirigió la construcción del primitivo Hospital de Niños, ubicado en la manzana entre calles 14, 15, 65 y 66 e inaugurado el 6 de setiembre de 1894; fue segundo jefe de niveles y delineaciones en el Departamento de Ingenieros y, en 1887, jefe de la oficina de trenes para organizarla. El mismo Isaac Villa Monte destacaba su labor profesional en una nota elevada al Ministerio de Hacienda en diciembre de 1887: “Los trabajos que he hecho, desde el 15 de diciembre de 1883 que me encuentro en esta ciudad (La Plata) son: traza y nivelación de las tierras destinadas al Hospital Melchor Romero, adscripto al ingeniero Isnardi. Estudios de puentes dentro del ejido (y colocación de puentes sobre el arroyo “El Gato”). Delineación de solares. Inspección de los primeros trabajos de afirmados; construcción de casas para empleados y otros trabajos que constan en el Departamento de Ingenieros” (AH-PBA, 1887).

Entre 1887 y 1890 proyectó y dirigió el Mercado 25 de Mayo, el Hospital Italiano y la Escuela de Artes

y Oficios de La Plata. En 1892 fue inspector de obras de salubridad de la ciudad de Buenos Aires; en 1893, inspector del edificio para casa municipal de Olavarría y, en 1899, la municipalidad de Azul le aprobó los planos para mataderos públicos. En 1902 fue elegido inspector general de la Municipalidad de La Plata a cargo del embellecimiento del cementerio en 1903. Asimismo fue árbitro del gobierno nacional para evaluar los perjuicios causados por un incendio en la Intendencia de Marina y proyectista de la nueva sede, asesor técnico de la obra de la Escuela Superior de Guerra en Buenos Aires (1904-1906); director técnico de edificios escolares de varios distritos de la provincia (1905-1909). Jurado en el concurso de planos para el Jockey Club La Plata (1908); miembro de la Comisión del Centenario de Mayo (1910); director técnico de la obra de la Catedral (1914); inspector jefe del dragado del Delta del Paraná (1917) y entre otras actividades, delegado por el municipio de La Plata al Congreso de la Habitación en 1921 (Diario El Argentino, 1923).

El Diario “La Reacción” de Buenos Aires, aportaba en 1901, un dato poco conocido de su multifacética labor profesional al señalar que “el ingeniero Isaac Villamonte (sic) acaba de instalar en el Chaco Austral una Fábrica de Extracto de Quebracho, en cuyo establecimiento se ha invertido la suma de ciento veinte mil pesos aproximadamente. En calidad de socio industrial está a cargo de la Dirección Técnica interna del establecimiento, la administración de fondos, el uso de la firma social y las relaciones comerciales con Hamburgo que es donde se exportará el producto”. Por entonces, representante del Sr. “Villamonte” era otro ingeniero Antonio R. Bonelli “encargado del montaje de los motores y calderas y demás maquinarias” (Documentos de Archivo privado).

Su labor profesional se vinculó tanto con las obras públicas como privadas. Respecto a estas últimas en el casco fundacional comprendido entre avenidas 44, 60, 1 y 7 tuvo intervención en 13 obras, entre 1902 y 1922, aunque como se ha señalado por fuera de este sector y en las dos últimas décadas del siglo XIX ya había proyectado, dirigido y ejecutado edificios privados de gran envergadura al servicio de la población, como por ejemplo el “Mercado 25 Mayo” para el abastecimiento de la población que, presentado “a construir” en 1887 por los señores Olmos y Ahumada, reconoce la autoría de dos ingenieros Isaac Villa Monte y Francisco Seguí (Vitalone et al., 2006). Inaugurado en 1888, pervive en mínima parte en la esquina oeste del encuentro entre calles 50 y 16. Por fuera del sector, también, en 1910 proyectó y dirigió la Casa del Maestro (Asociación de Maestros de la Provincia de Buenos Aires) cuyo proyecto original concebido “con la monumentalidad que caracterizaba, en la joven ciudad, a los edificios públicos” tuvo concreción parcial, levantándose tan sólo el ala sobre la avenida 60.



## Mercado 25 de Mayo

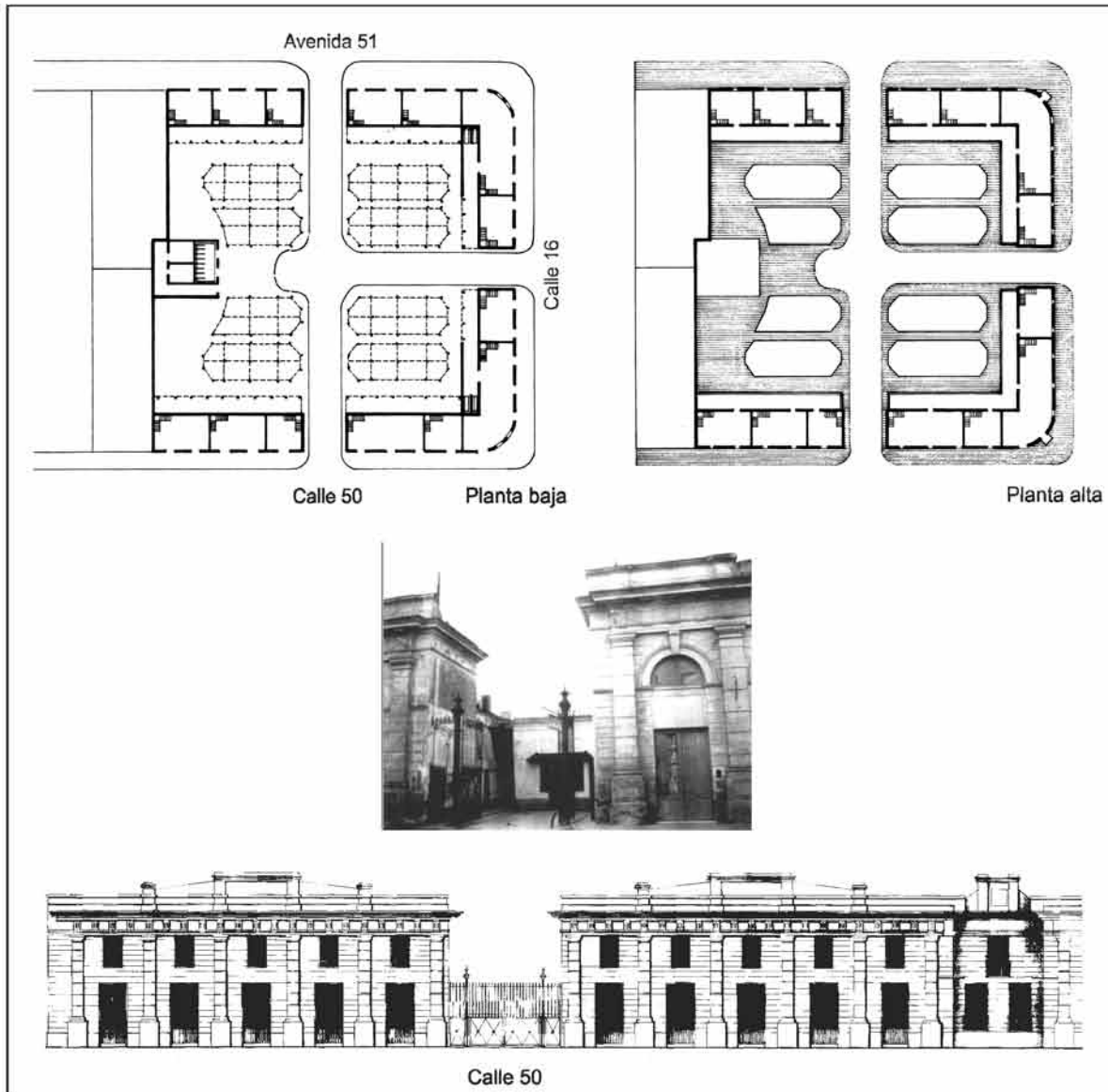
Ubicación: Calle 16 entre 50 y 51

Años: 1887-1888

Propietarios: Olmos y Ahumada

Proyecto: Isaac Villamonte e Ing. Francisco Segui

Constructor: no consigna en plano



Fuente gráfica: Vitalone, Cristina E. y Arnoldo O. Delgado (2006), "Mercados de La Plata. Edificios y entornos durante la época fundacional". La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. ISBN 978-987-1245-15-4. Manzana 865.





## Hospital

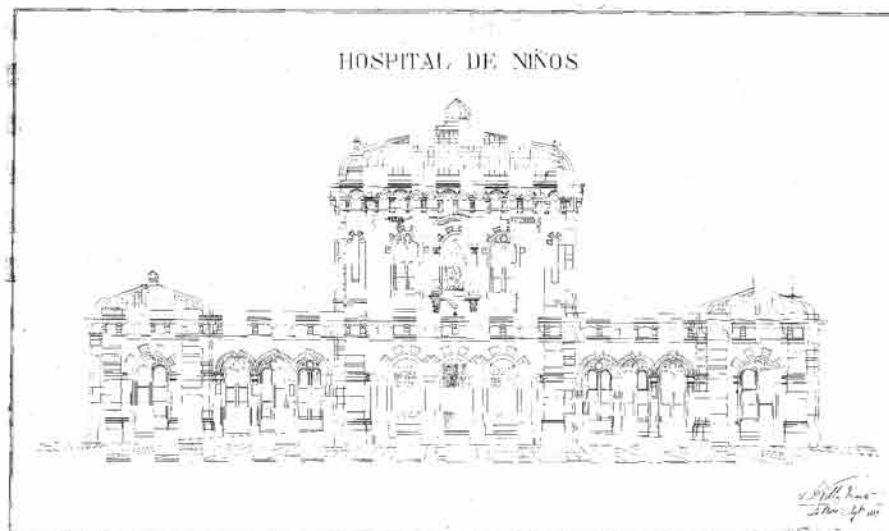
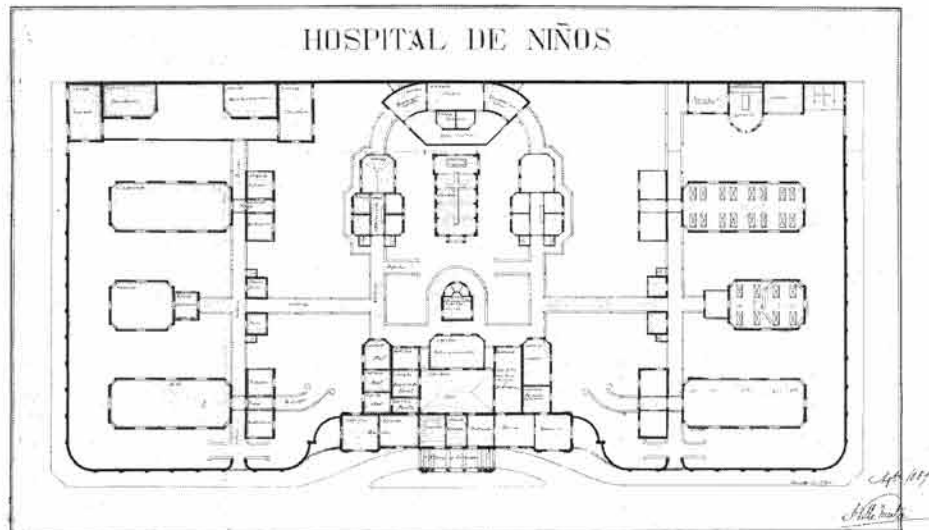
Ubicación: Calles 14, 15 entre 65 y 66

Años: 1889

Propietario: Hospital de Niños

Proyecto y dirección: Isaac Villa Monte

Constructor: no consigna en plano



Fuente gráfica: Archivo privado Fanny Pereyra Villa Monte (plano de proyecto original). Manzana 943.



## Vivienda

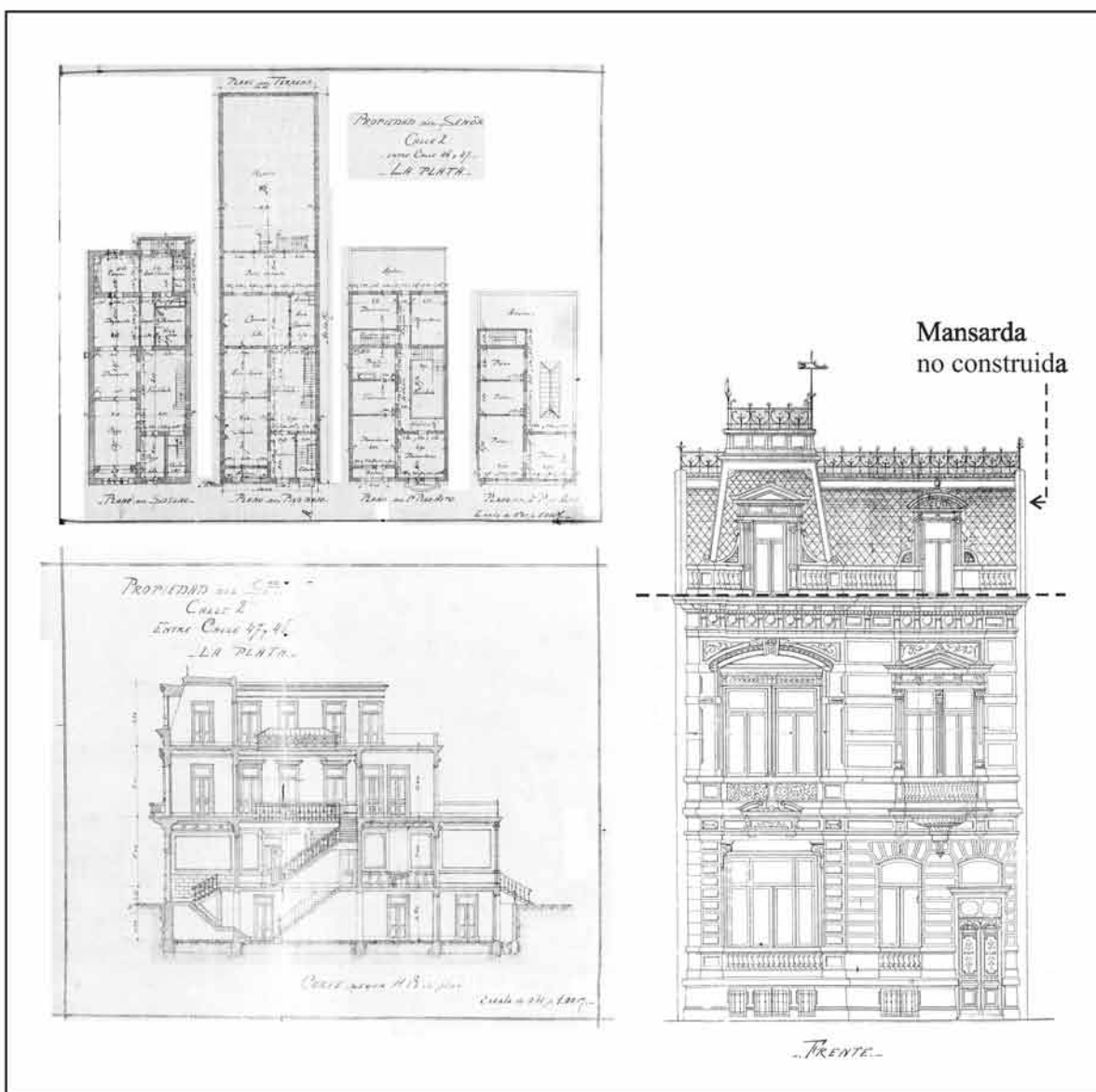
Ubicación: Calle 2 N° 727 entre 46 y 47

Año: 1892 (1911)

Propietario: Manuel L. del Carril

Proyecto: Isaac Villa Monte

Constructor: No consigna en plano



Fuentes gráficas: Manzana 310, Parcela 8. Exp. G-132-1892 (plano de proyecto original). Firma legible de Isaac Villamonte en exp. D-8-1911; "Manuel L. Del Carril solicita permiso para ampliar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Templo

Ubicación: Calles 12 - 13 entre 68 y 69

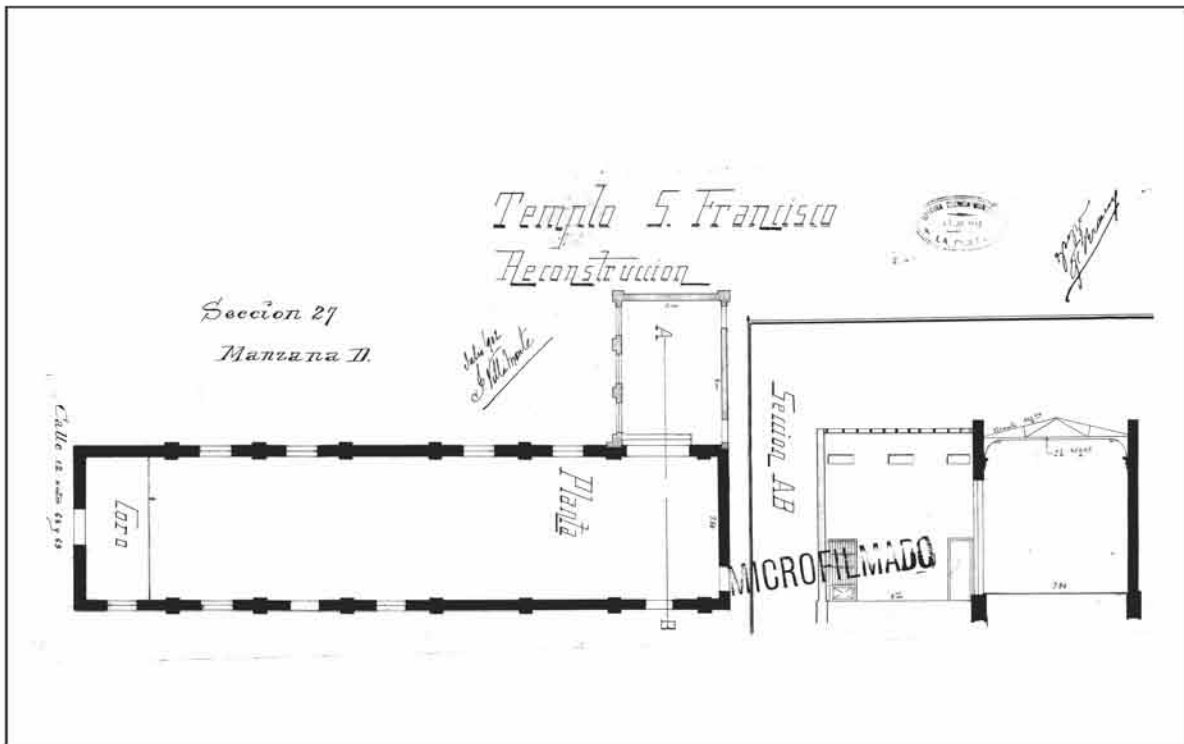
Años: 1902

Propietario: Orden Franciscana

Proyecto: Ing Santiago o Mariano Batillana (1885-1889)

Proyecto reconstrucción: Isaac Villa Monte (1902)

Proyecto torre: Arq. Tito Ciocchini (1945)



Fuentes gráficas: Manzana 742, Parcela única. Exp. G-47-1902, "Guezales Juan M. solicita permiso para edificar y reconstruir el Templo San Francisco"; C-247-83, "Convento San Francisco presenta plano de obra a empadronar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Edificio Institucional

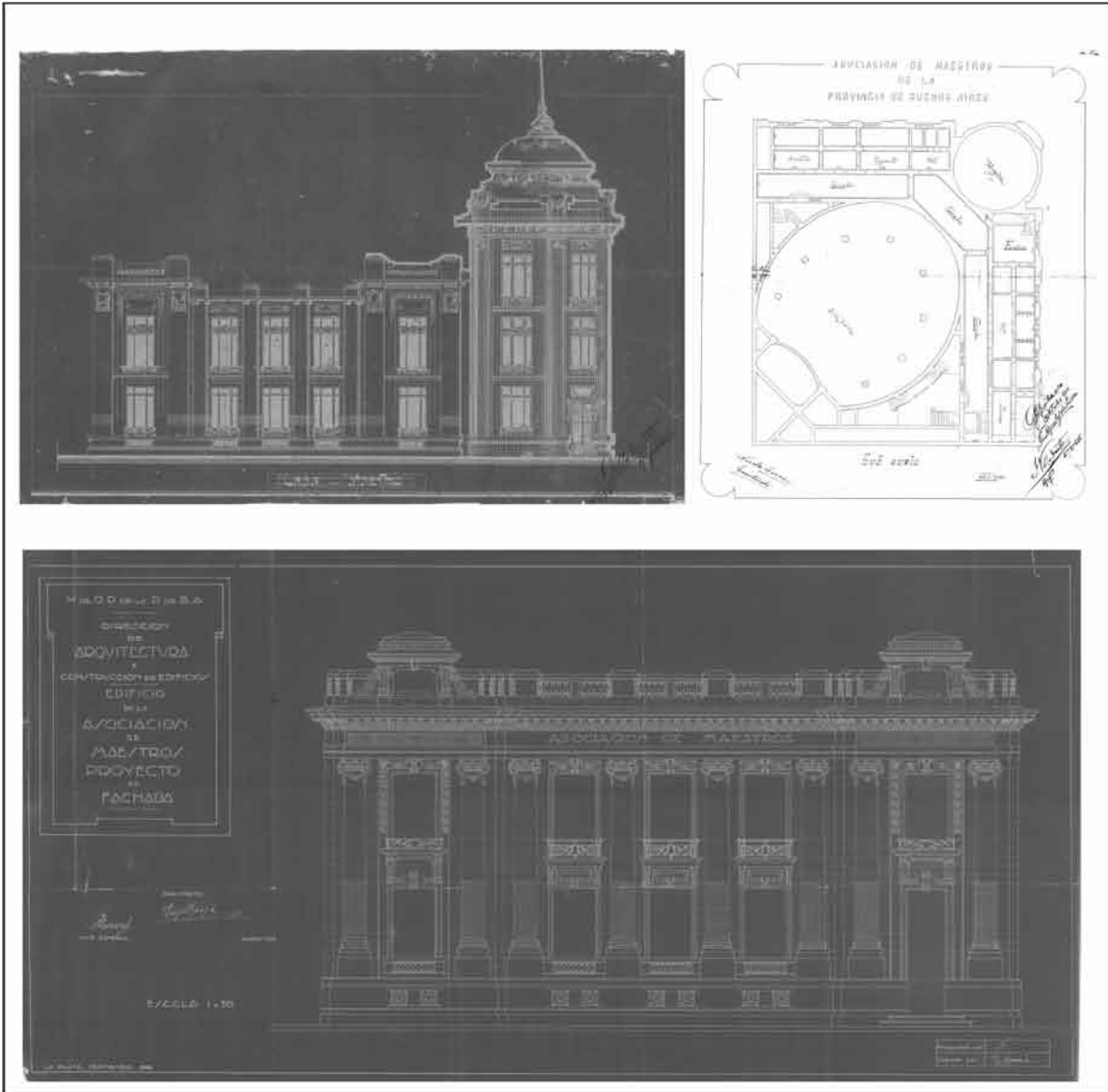
**Ubicación:** Avenida 60 entre 11 y 12

**Año:** 1910

**Propietario:** Asociación de Maestros de la Prov.de Buenos Aires

**Proyecto:** Isaac Villa Monte

**Constructor:** Nicolás Cucci



Fuente gráfica: Manzana 723, Parcela 34. Exp. A-81-1910, “Asociación de Maestros de la provincia de Buenos Aires solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.

## Ingeniero-Arquitecto Ceferino Corti (1863- 30 de abril de 1928)



Desde las últimas décadas del siglo XIX, el ejercicio profesional de Ceferino Corti estuvo vinculado con el proyecto, la dirección y/o construcción tanto de obras públicas como de numerosas privadas. Nació en La Plata en 1863 y en 1891 ya revestía como ingeniero de 2° clase en la sección Hidráulica y Arquitectura del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires, situación que parece sostener hasta 1901.

Entre otras actividades, en 1894, por ejemplo, el Departamento de Instrucción Pública le aceptó su propuesta para efectuar reparaciones en la escuela Normal Mixta de La Plata (fundada en 1888 en calle diagonal 77 entre 5 y 47). A dicho “industrial”, como lo mencionaba una resolución del Ministerio de Justicia, Culto e Instrucción Pública publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina (BO-RA, 1894), le fueron asignadas esas obras en licitación privada frente a la necesidad de ejecutar las “reparaciones que existen proyectadas por el departamento de obras públicas, no sólo con el propósito de cumplir terminantes disposiciones de la municipalidad (de La Plata) que ha ordenado la ejecución de trabajos relacionados con la higiene pública en uso de las facultades que le acuerdan las disposiciones vigentes, sino también con el objeto de colocar ese edificio en las condiciones normales de aseo y comodidad que de tal suerte respondan eficazmente á su destino”.

Leemos en una columna del Diario “El Argentino” de mayo de 1928 “Fundador de La Plata, don Ceferino Corti contribuyó a sus progresos y puso al servicio de su ornato sus conocimientos profesionales de director de

arquitectura en el departamento de ingeniería, cargo en el cual se jubiló. En unión con el señor Emilio B. Coutaret obtuvo, en concurso público, el primer premio de la municipalidad de Bahía Blanca para el nuevo edificio de esa repartición. En idénticas condiciones se hizo cargo de la construcción de los edificios de las municipalidades de Tres Arroyos, Coronel Suarez y Azul. Realizó las obras del Policlínico de esta capital y ejecutó varias construcciones particulares”.

Como ingeniero-arquitecto Ceferino Corti registró su firma en la municipalidad de La Plata en 1914, si bien en el casco fundacional relevado encontramos parte de su prolífera producción a partir de 1907. Efectivamente, en el sector comprendido entre las avenidas 1,7,44 y 60 proyectó, dirigió y/o ejecutó 116 obras entre los años 1907 y 1928, siete de ellas con el arquitecto, pintor y escultor Emilio Coutaret (1863-1949). Este último, egresado de la Universidad de Le Havre y nacido en Thiers (Francia), en 1885 había cubierto una plaza de dibujante en la Dirección Ejecutiva de Obras, Sección Puerto La Plata, del mismo departamento y, entre otras actividades, colaborado con el ingeniero Pedro Benoit y el arquitecto Ernesto Meyer en el proyecto y construcción de la Catedral de La Plata, donde también diseñó la imagen de la Inmaculada Concepción que se levanta en sus jardines (RO-PBA, 1885). En la Guía General de la provincia de Buenos Aires (1913-1914), consta que hacia 1913 la sociedad “Corti y Coutaret” tenía sus oficinas en un edificio de calle 4 N° 949. Ceferino Corti falleció en La Plata el 30 de abril de 1928 (Documentación de Archivo Privado).



## Edificio Sede Social

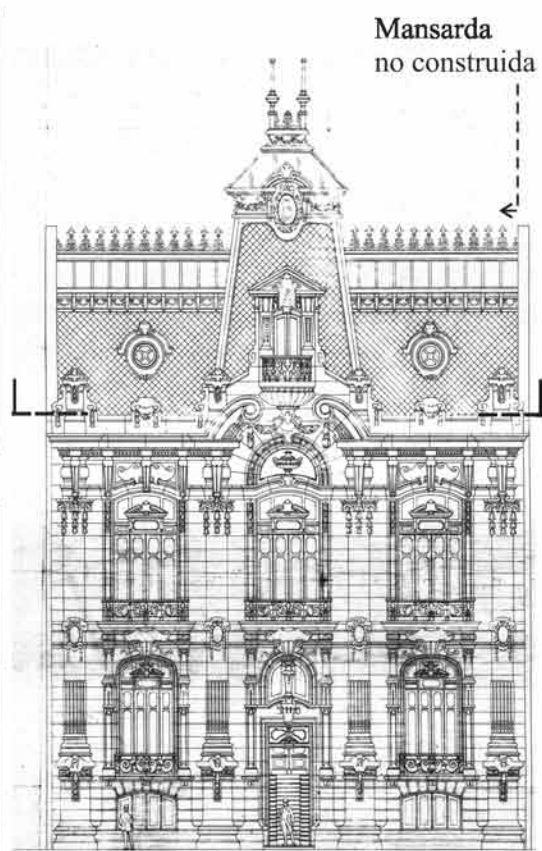
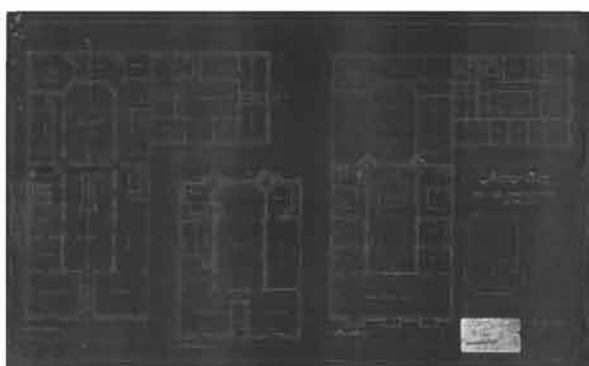
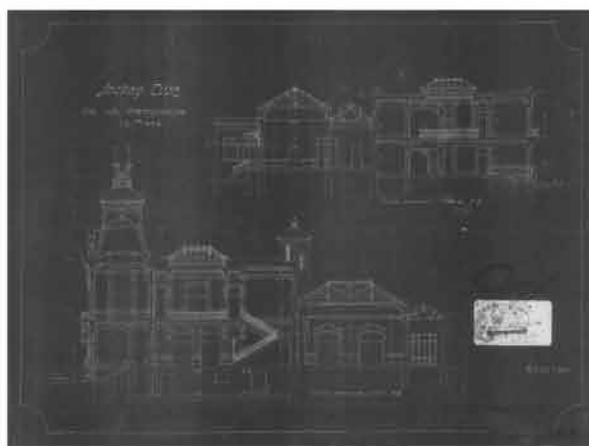
Ubicación: Avenida 7 entre 48 y 49

Año: 1909 / 1910

Propietario: Jockey Club de la provincia de Buenos Aires

Proyecto: Ceferino Corti y Arq. Emilio Coutaret

Constructor: no consigna en plano



Fuente gráfica: Manzana 392, Parcela 11 f. Exp. J- 6-1909 , “Jockey Club de la Provincia solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Sello en plano: “Corti y Coutaret. Arquitectos. La Plata”.





## Edificio Sede Social

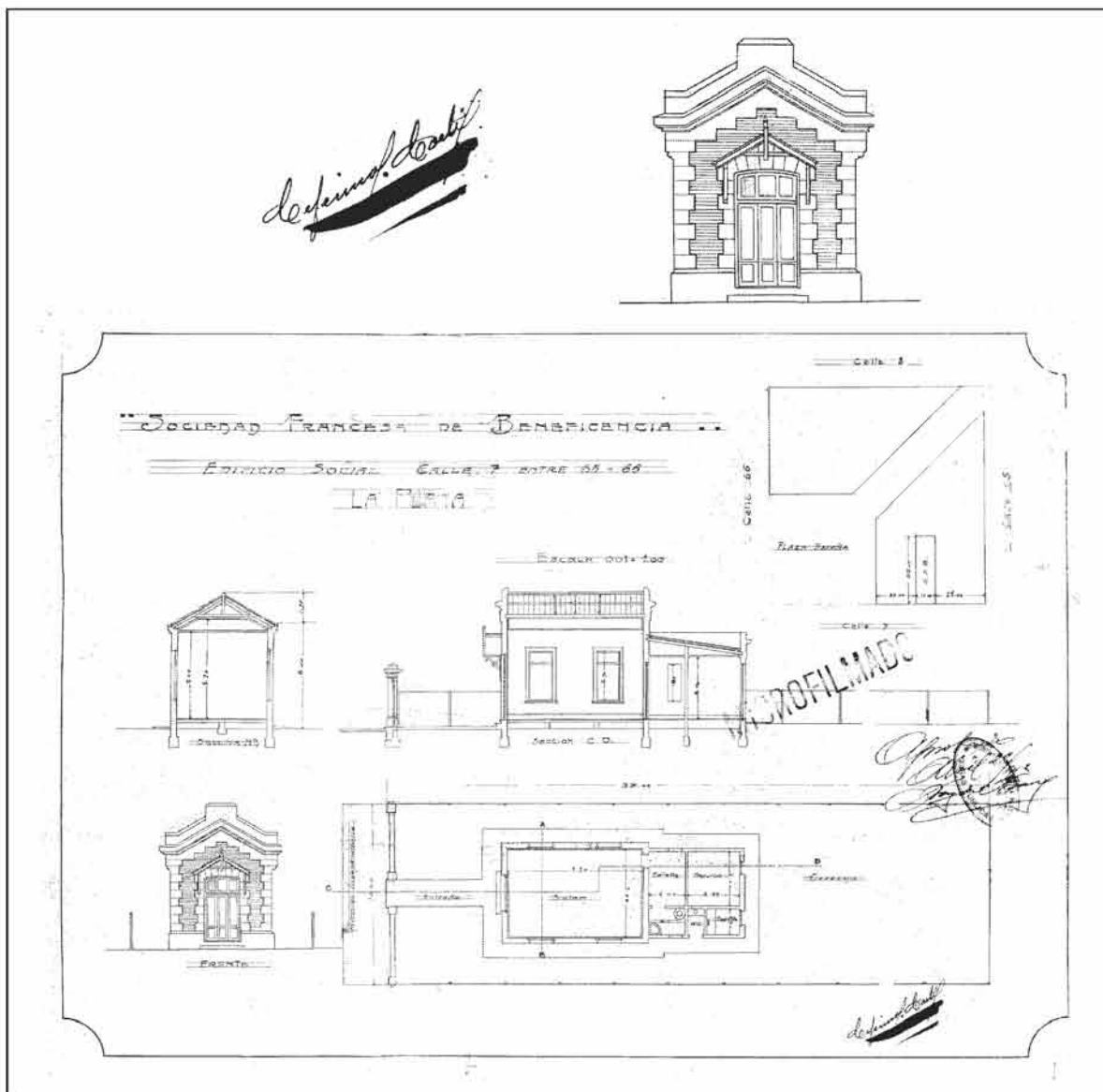
Ubicación: Avenida 7 entre 65 y 66

Año: 1912

Propietario: Sociedad Francesa de Beneficencia

Proyecto: Ceferino Corti

Constructor: no consigna en plano



Fuente gráfica: Manzana 673, Parcela 4. Exp. S-69-1912, Sociedad Francesa de Beneficencia solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Vivienda "Chalet"

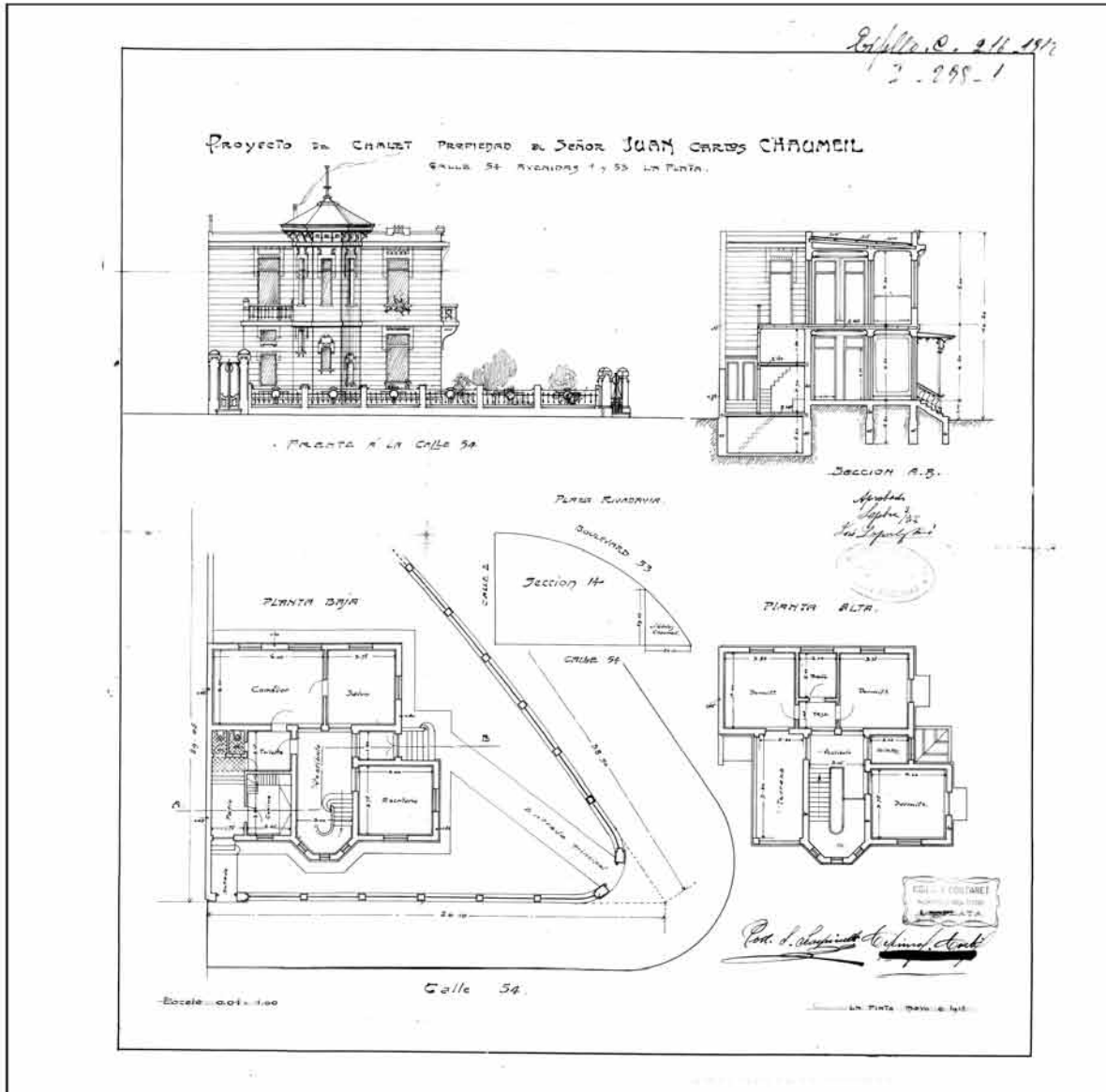
Ubicación: Calle 54, Av. 1 y calle 53

Año: 1912

Propietario: Juan Carlos Chaumeil

Proyecto: Ceferino Corti y Arq. Emilio Coutaret

Constructor: J. Scarpinelli



Demolida

Fuente gráfica: Manzana 298, Parcela 1 A. Exp. C-216-1912, "Juan Carlos Chaumeil solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Sello en plano: "Corti y Coutaret. Ingenieros y Arquitectos. La Plata".





## Salón negocio y vivienda

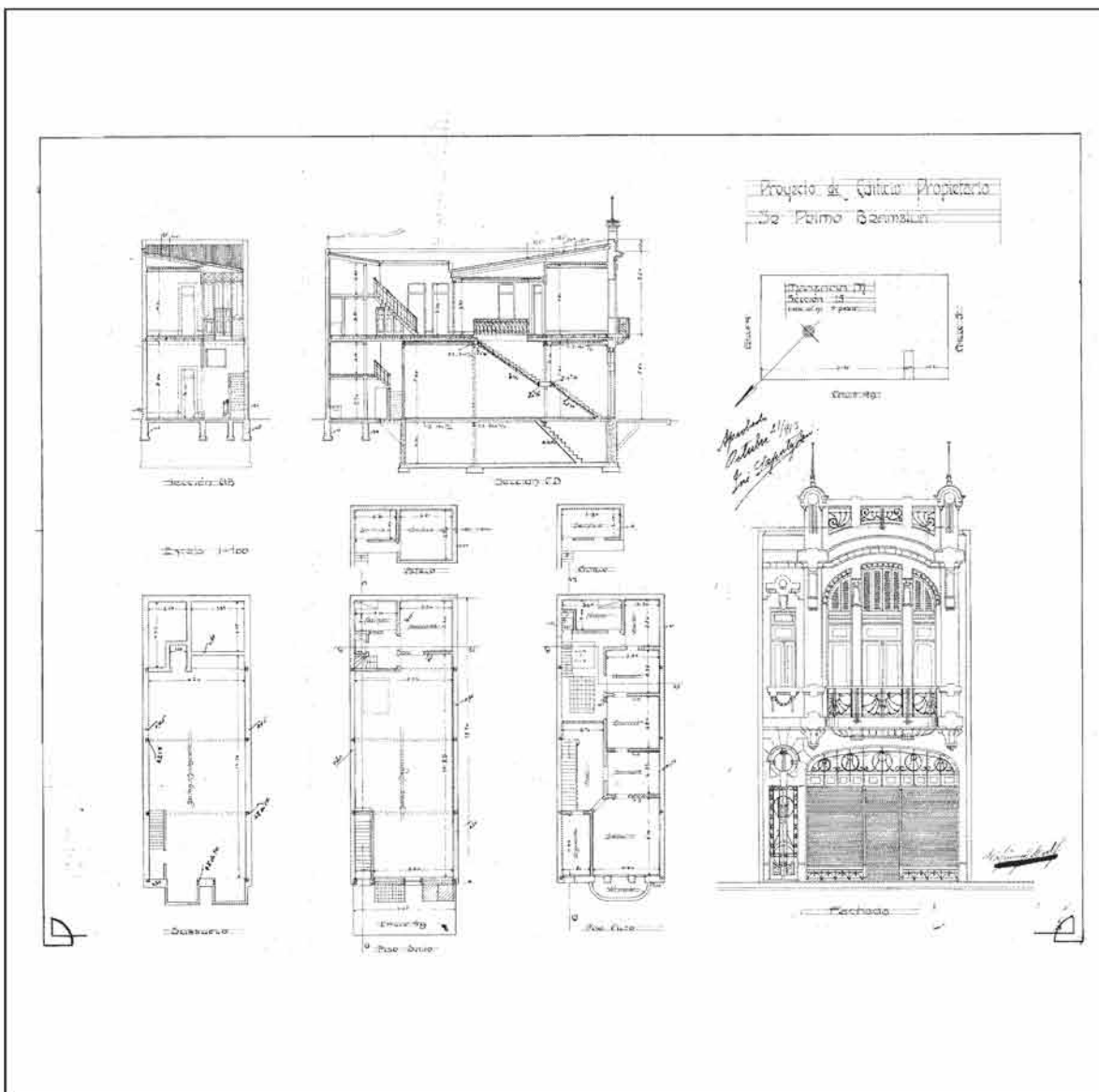
Ubicación: Calle 49 entre 4 y 5

Año: 1913

Propietario: Primo Brambilla

Proyecto: Ceferino Corti

Constructor: Juan E. Torres



Fuente gráfica: Manzana 355, Parcela 23. Exp. B- 260- 1913, "Primo Brambilla solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada "Corti y Coutaret Arquitectos" y "J. E. Torres Constructor".



## Vivienda

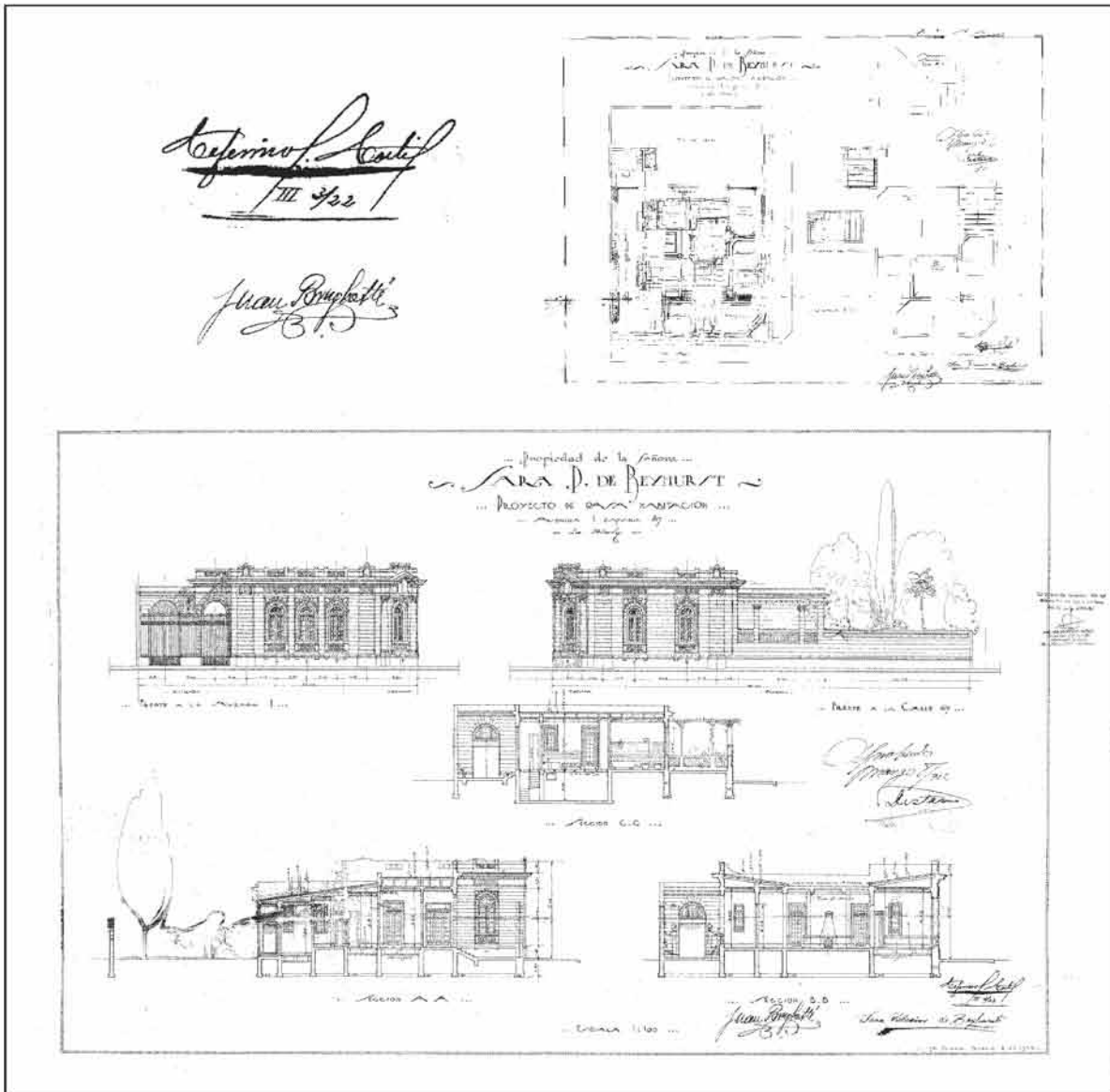
Ubicación: Avenida 1 esquina 47

Año: 1922

Propietario: Sara P. de Beyhurst

Proyecto: Ceferino Corti

Constructor: Juan Brughetti

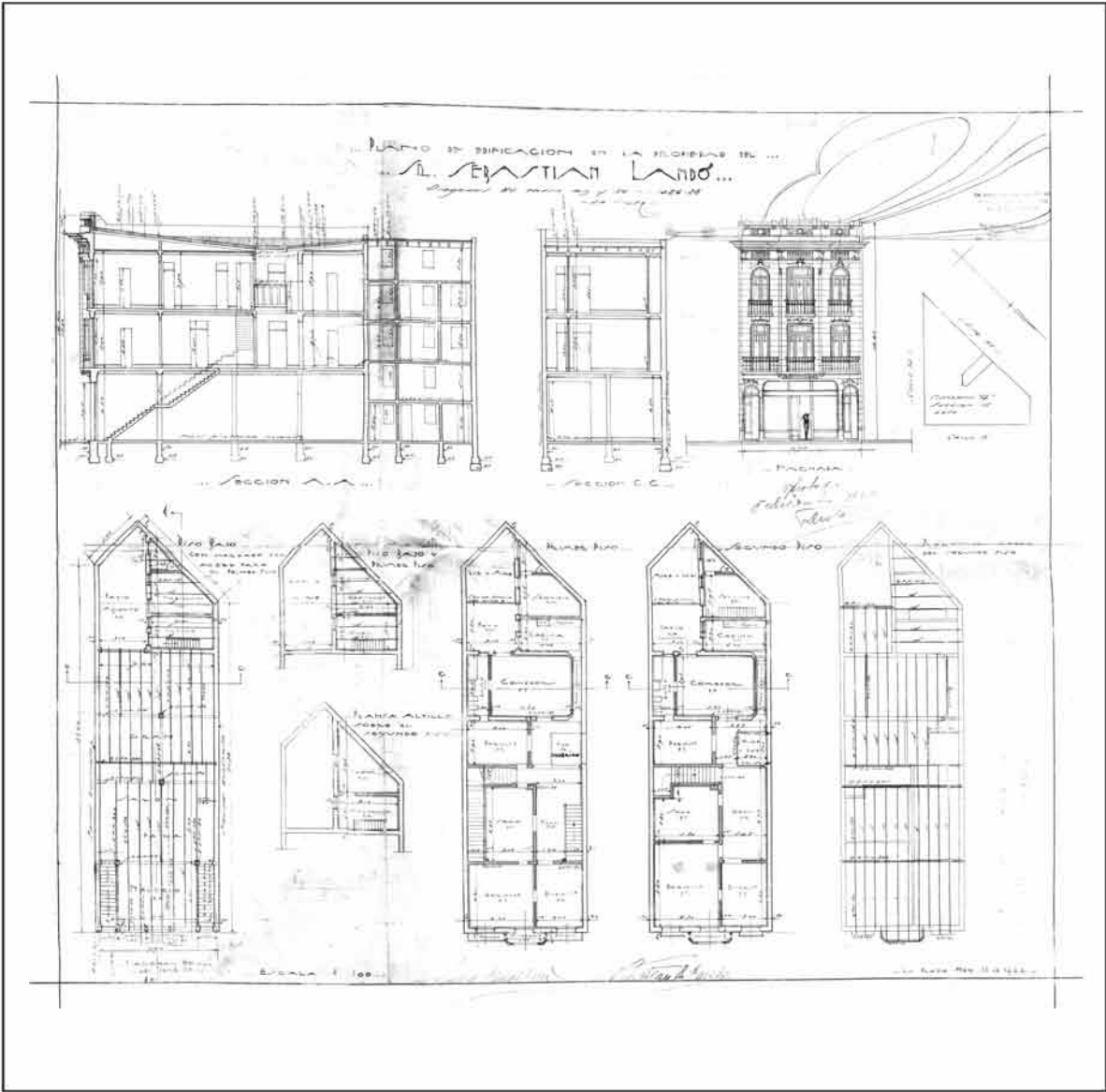


Fuente gráfica: Manzana 108, Parcela 15. Exp. B-24-1922 , “Sara P. de Beyhurst solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



# Casa de Renta y salón negocio

Ubicación: Diagonal 80 entre 5 y 6  
 Año: 1922  
 Propietario: Sebastián Landó  
 Proyecto: Ceferino Corti  
 Constructor: Pedro Gualdoni



Fuente gráfica: Manzana 375, Parcela 15. Exp. L-77-1922, "Sebastián Landó solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Casa de Renta y salón negocio

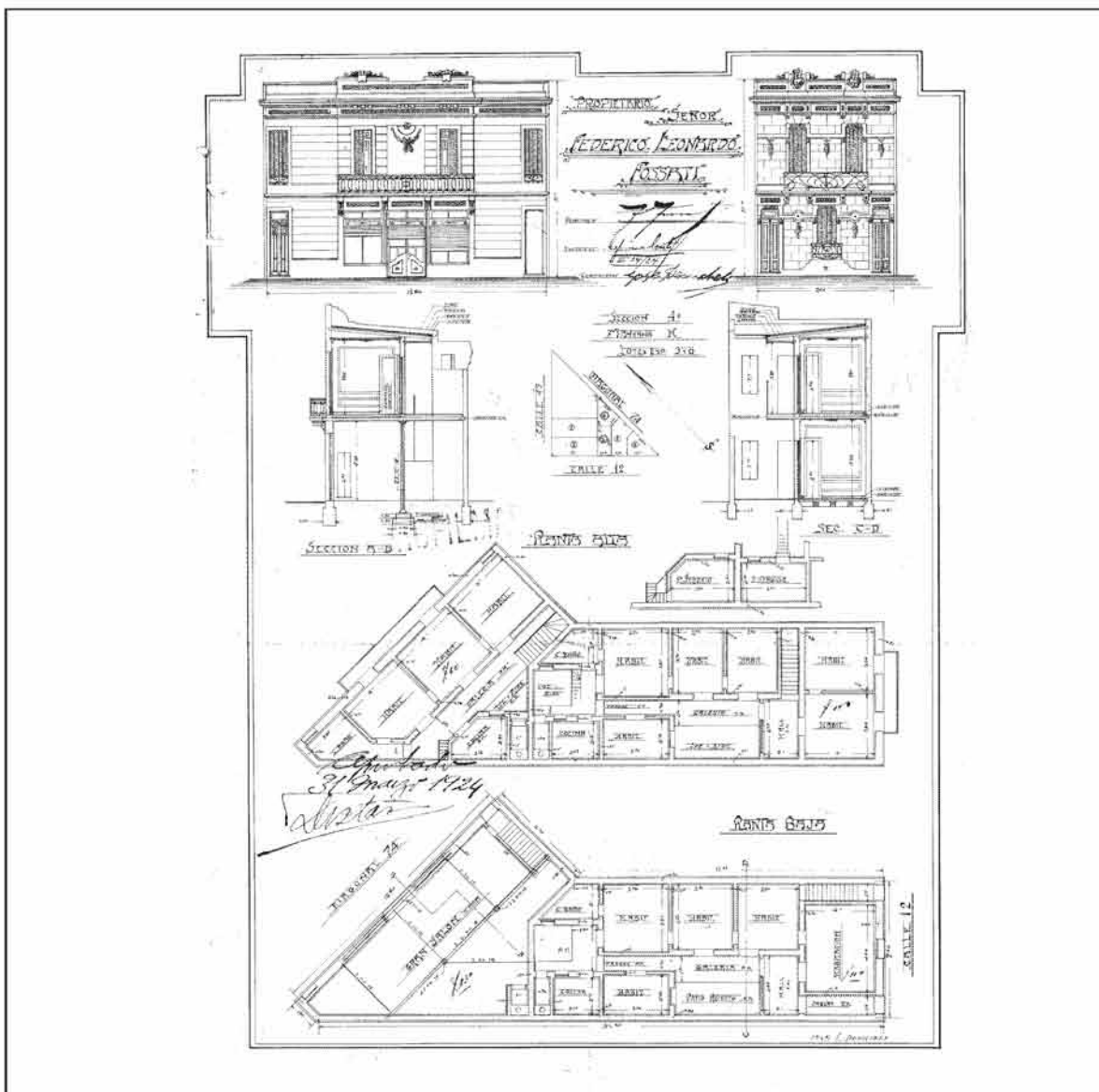
Ubicación: Calle 12, Diag. 74 entre 49 y 50

Año: 1924

Propietario: Federico Leonardo Fossati

Proyecto: Ceferino Corti

Constructor: José Demicheli



Fuente gráfica: Manzana 641, Parcela 3-6. Exp. F-34-1924, "Federico Leonardo Fossati solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Vivienda

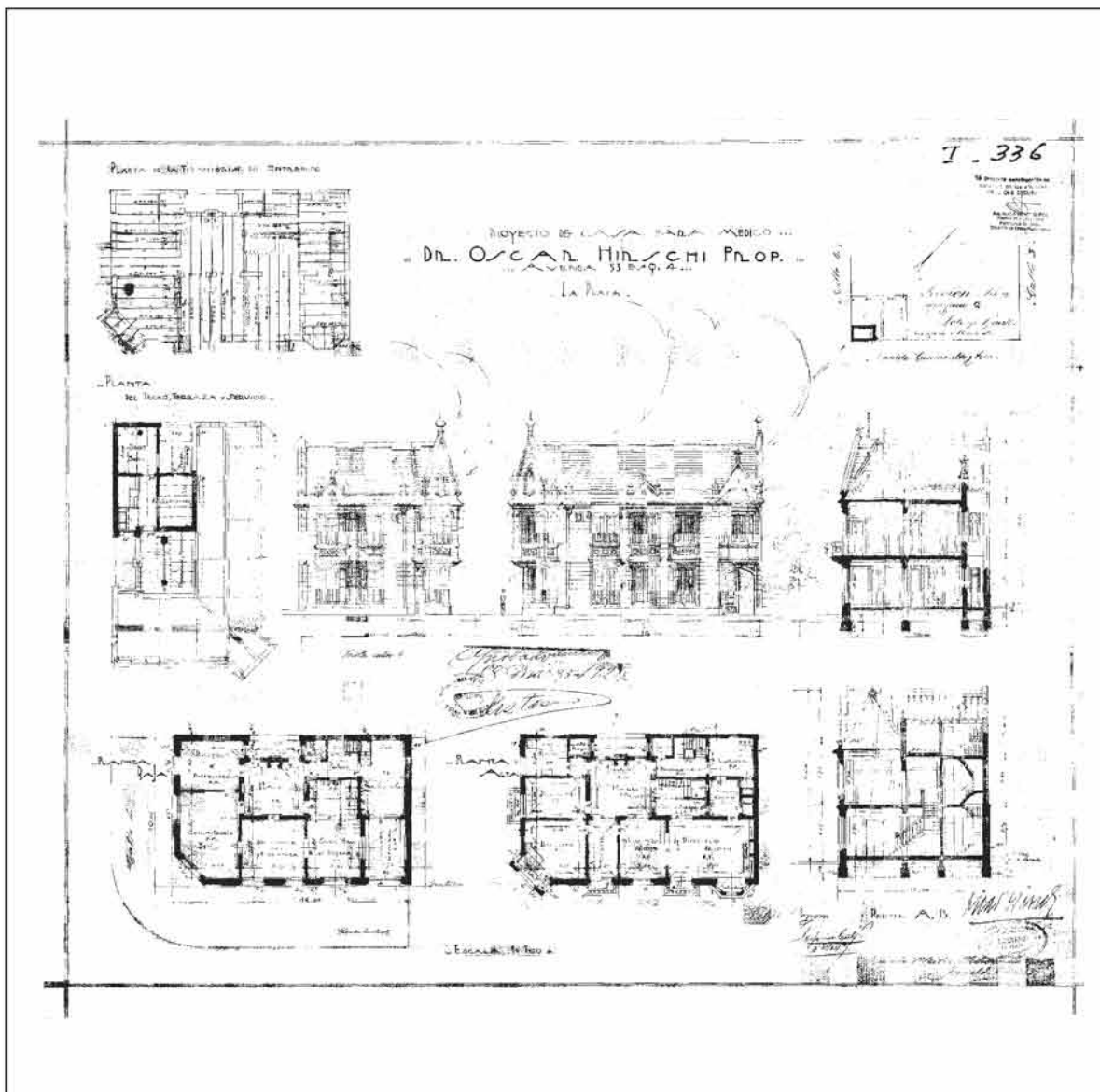
Ubicación: **Avenida 53 esquina 4**

Año: **1924**

Propietario: **Dr. Oscar Hirschi**

Proyecto: **Ceferino Corti**

Constructor: **Felipe Borroni**



Fuente gráfica: Manzana 336, Parcela 21. Exp. H - 8 - 1924 , “Oscar Hirschi solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Casa de Renta y salón negocio

Ubicación: Avenida 44 N° 352 esquina 2

Año: 1924

Propietario: Martín Sempé

Proyecto: Ceferino Corti

Constructor: Luis Isabella



FRENTE CALLE 2



FRENTE CALLE 44



Fuentes gráficas: Manzana 307, Parcela 1. Exp. S-171-1924, "Dr. Martín Sempé solicita permiso para edificar" (sin plano de primer antecedente); G-93-83, "Giambruni presenta obra a empadronar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.





## Casa de Renta

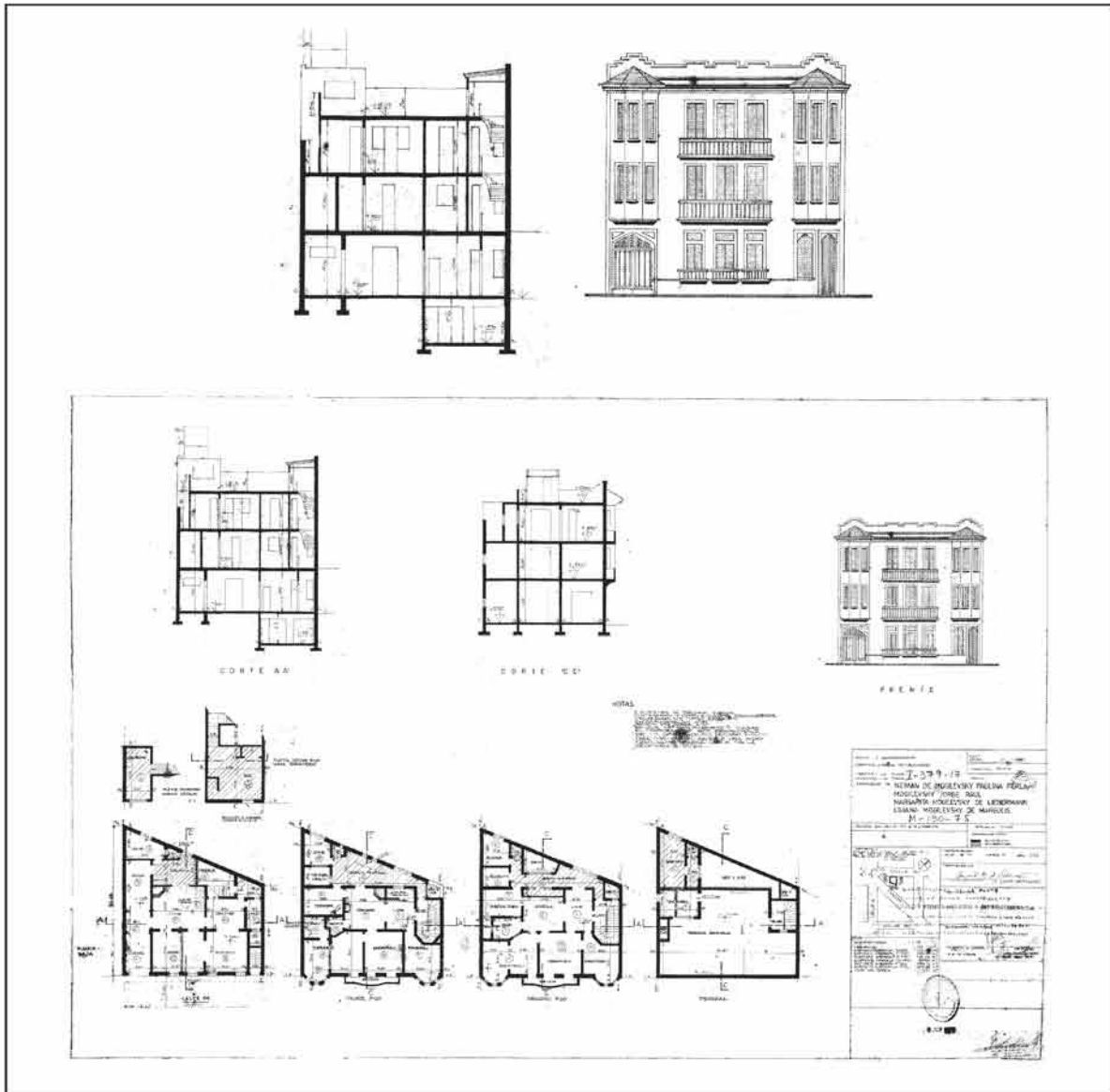
Ubicación: Calle 54 entre 5 y 6

Año: 1928

Propietario: Moises Neiman

Proyecto: Ceferino Corti

Constructor: Ernesto Giacobbe



Fuentes gráficas: Manzana 379, Parcela 17. Exp. M-13-1928, "Moises Neiman solicita permiso para edificar"; M-130-75 "Neiman presenta obra a empadronar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada: "E. E. Giacobbe y Hno. Constructores. Reinaldo Olivieri Arquitectura".





## Vivienda

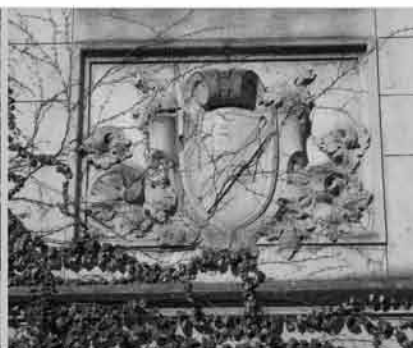
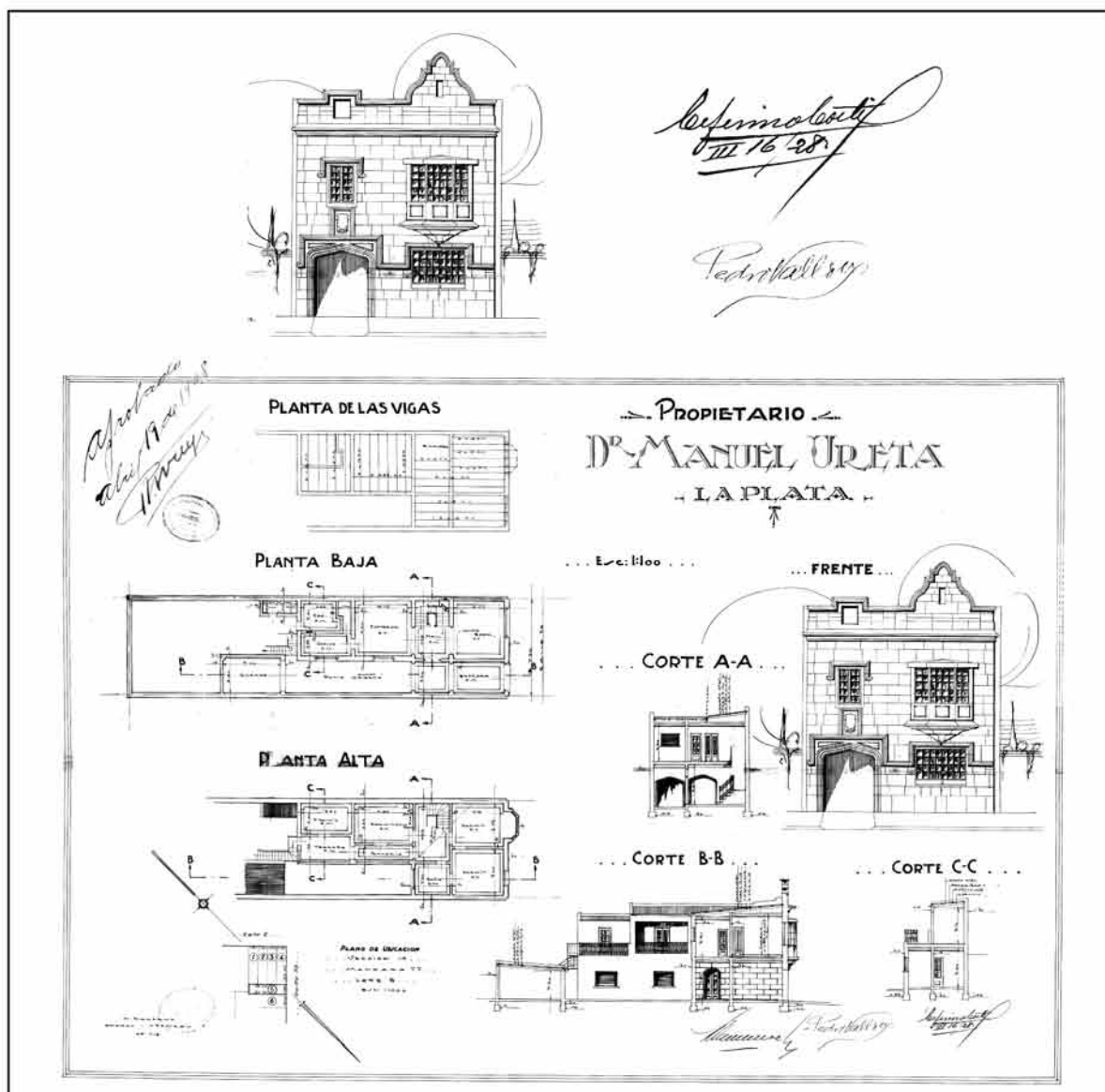
Ubicación: Calle 56 entre 1 y 2

Año: 1928

Propietario: Manuel Ureta

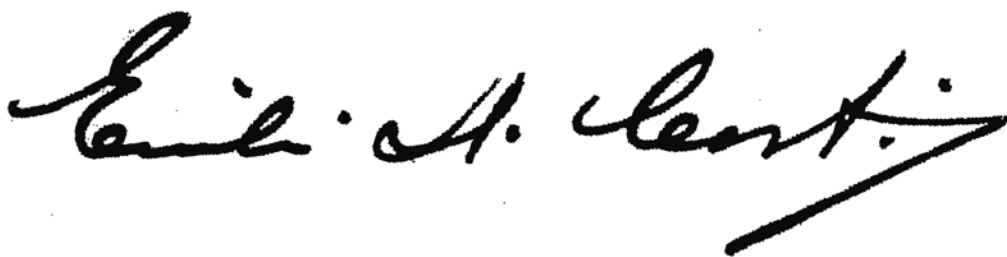
Proyecto: Ceferino Corti

Constructor: Pedro Vallone



Fuente gráfica: Manzana 302, Parcela 25. Exp. U-49-1928, "Manuel Ureta solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Dibujo de planos: "Máximo Randrup. Bajo Relieve en fachada: "P. a. J. R. Vallone Constructor".

## Ingeniero Emilio A. Corti (1869- 15 de julio de 1944)



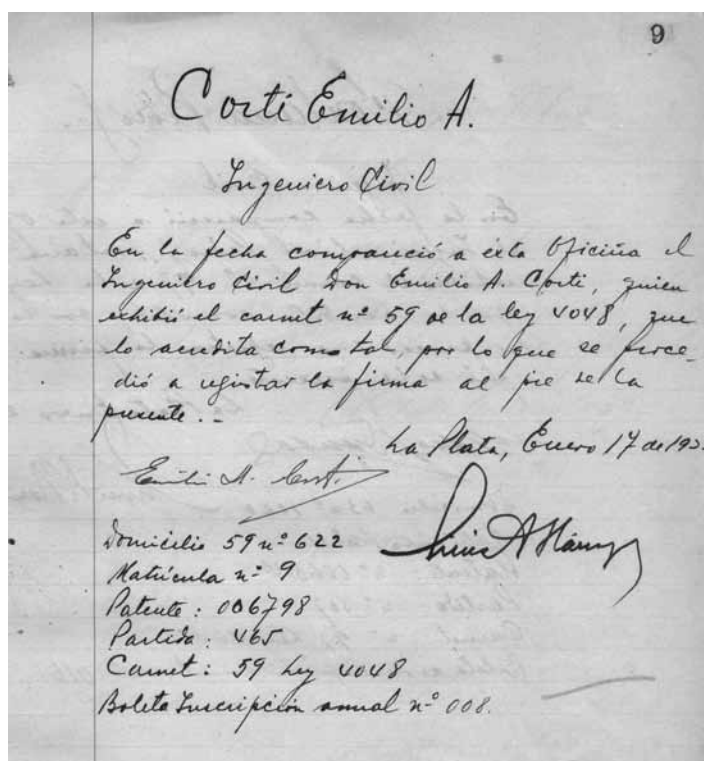
Emilio A. Corti, hermano del citado Ceferino, nació en la ciudad de Buenos Aires el 24 de noviembre de 1869 y falleció en La Plata el 15 de julio de 1944. El 5 de octubre de 1903 se diplomó ingeniero civil en la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas de la provincia de Buenos Aires, acreditándose el mismo día (MOP-AHG, 1882-1932: foja 62).

Según datos obtenidos de su legajo archivado en el Registro del Personal Civil de la Administración Pública entre 1888 y 1932 desempeñó diversas funciones en reparticiones de Gobierno y Obras Públicas del ejecutivo provincial: Archivero (1888-1889); Compilador (1890), Auxiliar y Dibujante (1893-1904); Inspector de obras, Director y Jefe de Sección (1905-1932) del Ferrocarril del Oeste; también inspector del Censo, en el Departamento de Ingenieros y en la Dirección de Arquitectura, Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad, entre otras (RPC, Legajo 4549).

La siguiente reseña adjunta al legajo citado, nos ilustra con mayor detalle sobre algunas de sus actividades: “Desde Mayo 24 á Diciembre 31 de 1893 en campaña en los estudios de desagüe de Ajó y Maipú. Desde Agosto 1º á Dbre. 15 de 1894 en los estudios de desagüe de Tuyú, Coronel Vidal y Ayacucho” y, ya egresado ingeniero civil

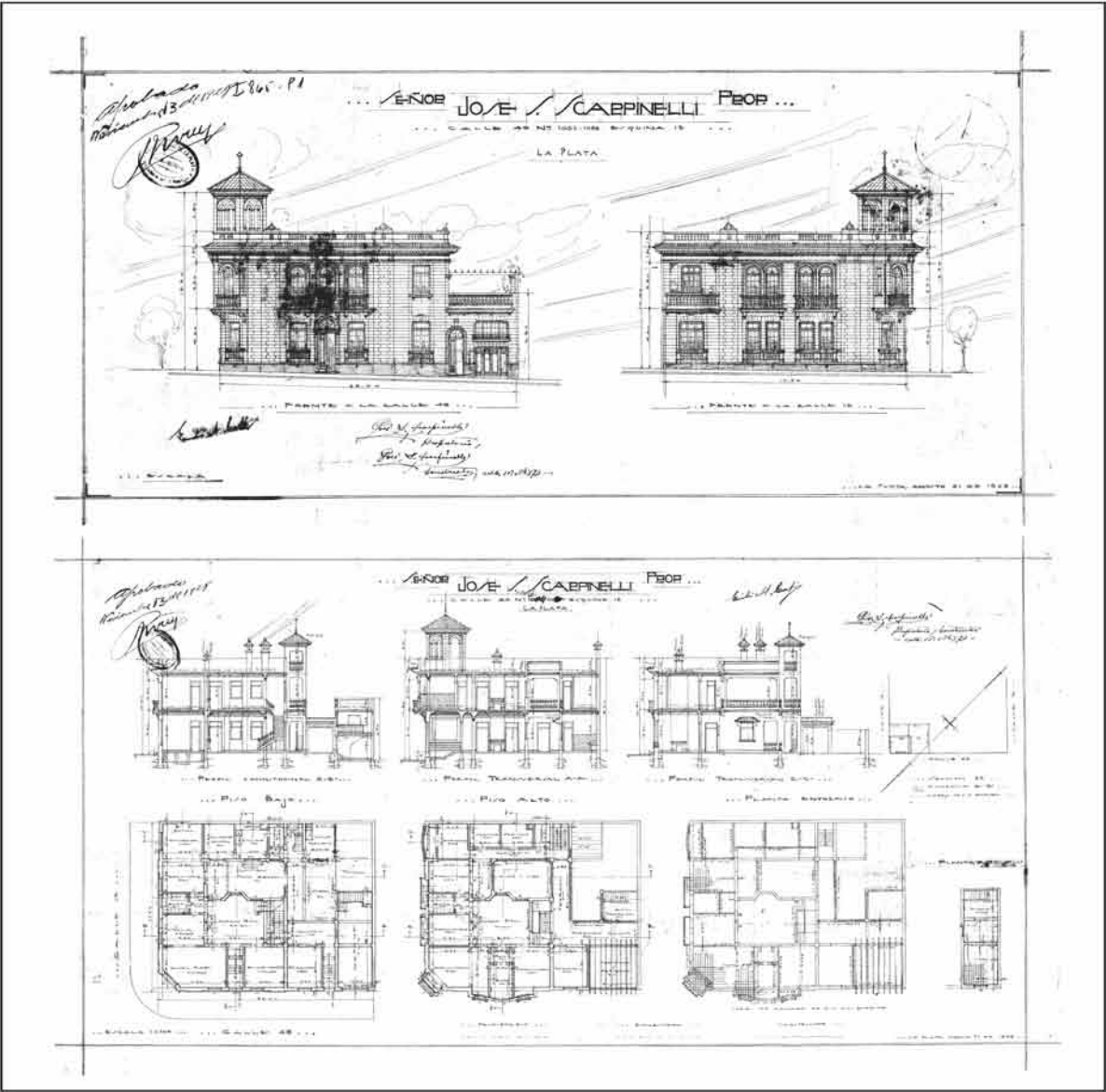
de la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas de la provincia de Buenos Aires, “En Diciembre 1903 en los estudios de desagüe de Barracas al Sud, como ingeniero ayudante. Desde el 24 de Mayo al 31 de Agosto de 1904, como 2º Gefe (sic) de la 2º Comisión Estudios del F.C. Meridiano. Desde 1 Setiembre á 23 de noviembre de 1904, estudio de gabinete, proyecto del F.C. Meridiano 5º. Desde Setiembre 1º á Diciembre 31 de 1910 Director del Camino afirmado de Buenos Aires á San Martín”.

El 7 de enero de 1904 y, nuevamente en 1928, se registró en el municipio de La Plata, acreditando 20 obras construidas entre 1905 y 1932 en el sector comprendido entre avenidas 44, 60, 1 y 7. Fuera de ese sector destaca el proyecto de vivienda unifamiliar de 1928 para el Sr. José Scarpinelli, ejecutado por su propietario en calidad de constructor en un lote de esquina entre calles 49 y 15. Para Vallejo (web 2007) la vivienda Scarpinelli es, junto a las Belou (del ingeniero Vilar, 1926 en avenida 53 y 6); Guzzetti (de los Ingenieros Vilar y Urrutia, 1926 en avenida 51 y 10) y la Casa de España (de los ingenieros Vilar y Urrutia, 1928 en 6 esquina 54), una de las manifestaciones más significativas del estilo neocolonial, alentado por el proyecto de la Casa de Renta de los ingenieros Juan Urrutia y Antonio Vilar, construido en el encuentro de las avenidas 7 y 51 en 1923.



Vivienda

Ubicación: Calle 49 N° 1004 esquina 15  
Año: 1928  
Propietario: José Scarpinelli  
Proyecto: Emilio Corti  
Constructor: José Scarpinelli



Fuente gráfica: Manzana 865, Parcela 1. Exp. S - 201 - 1928, “José Scarpinelli solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.

## Casa de Renta y salón negocio

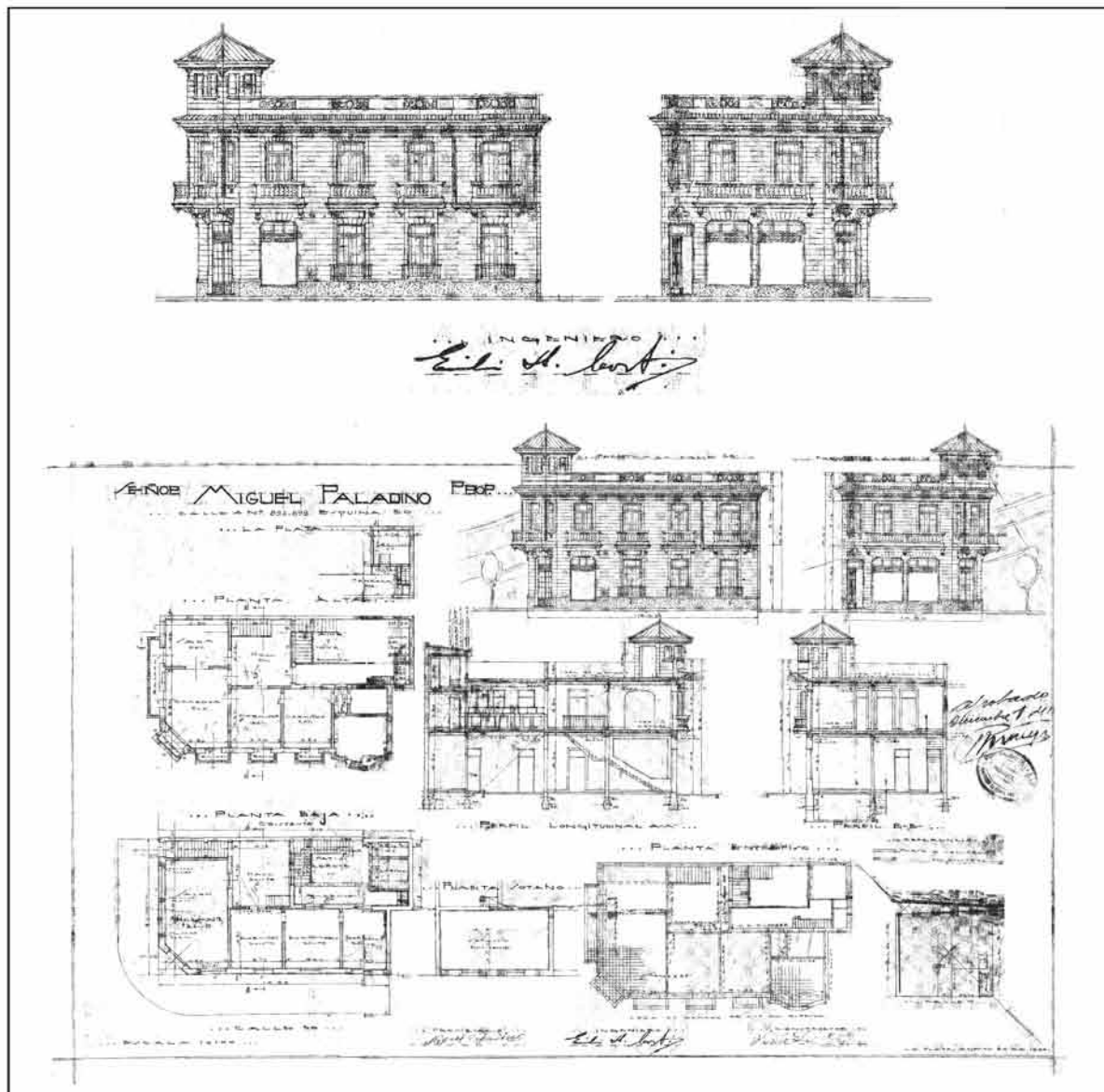
Ubicación: Calle 4 N° 892-898 esquina 50

Año: 1928

Propietario: Miguel Paladino

Proyecto: Emilio Corti

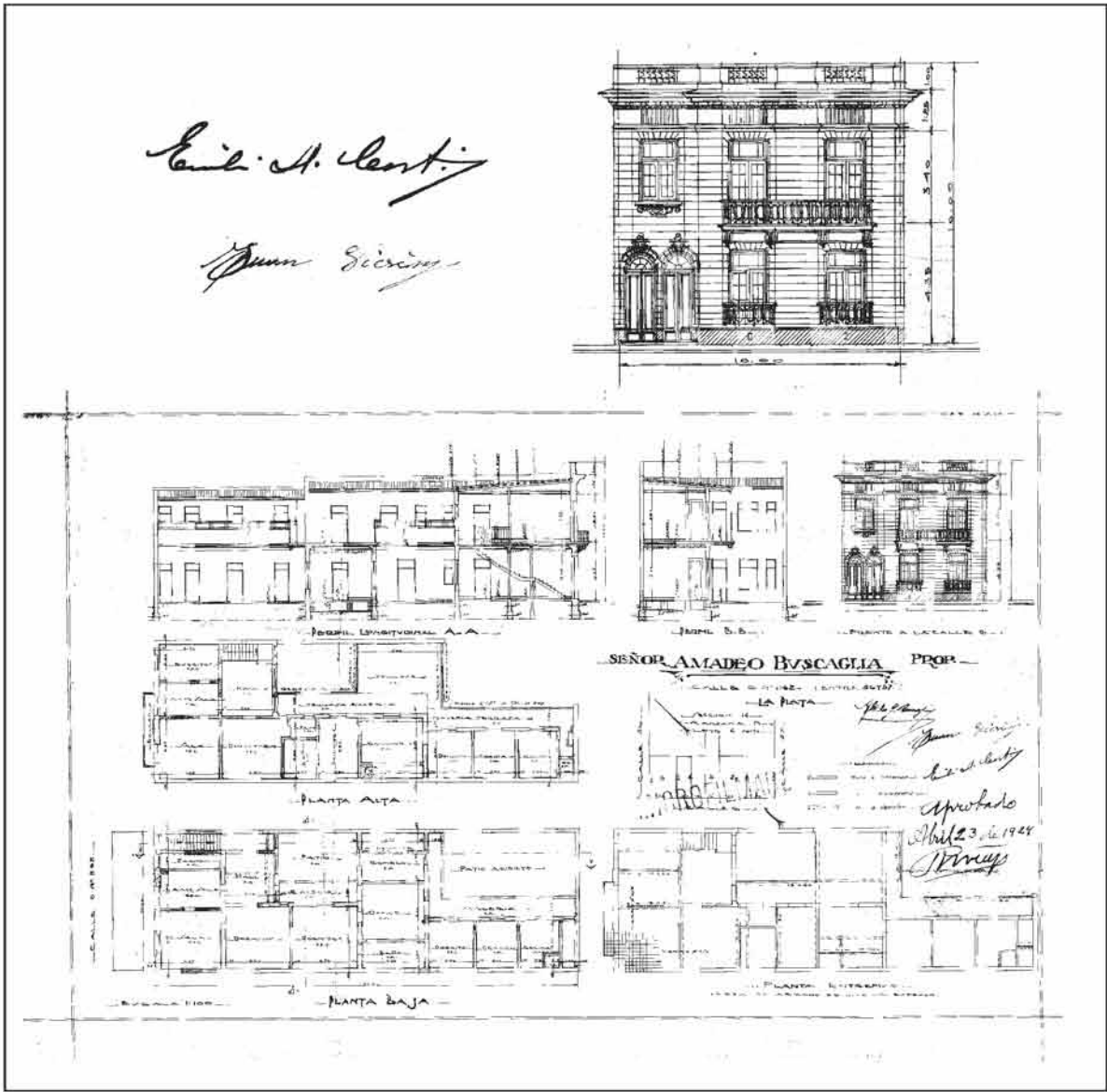
Constructor: Santos Dal Pra



Fuente gráfica: Manzana 334, Parcela 15. Exp. P - 215 - 1928, "Miguel Paladino solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada: "R. Olivieri Arq.; S. Dal Pra Const."

# Dos viviendas

Ubicación: Calle 6 N° 1162 entre 56 y 57  
Año: 1929  
Propietario: Amadeo Buscaglia  
Proyecto: Emilio Corti  
Constructor: Juan Pierini



Fuente gráfica: Manzana 382, Parcela 26. Exp. B - 91 - 1929, “Amadeo Buscaglia solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.

## Vivienda

Ubicación: Calle 3 entre 44 y 45

Año: 1929

Propietario: Esteban Urcegui

Proyecto: Emilio Corti

Constructores: Juan Brughetti

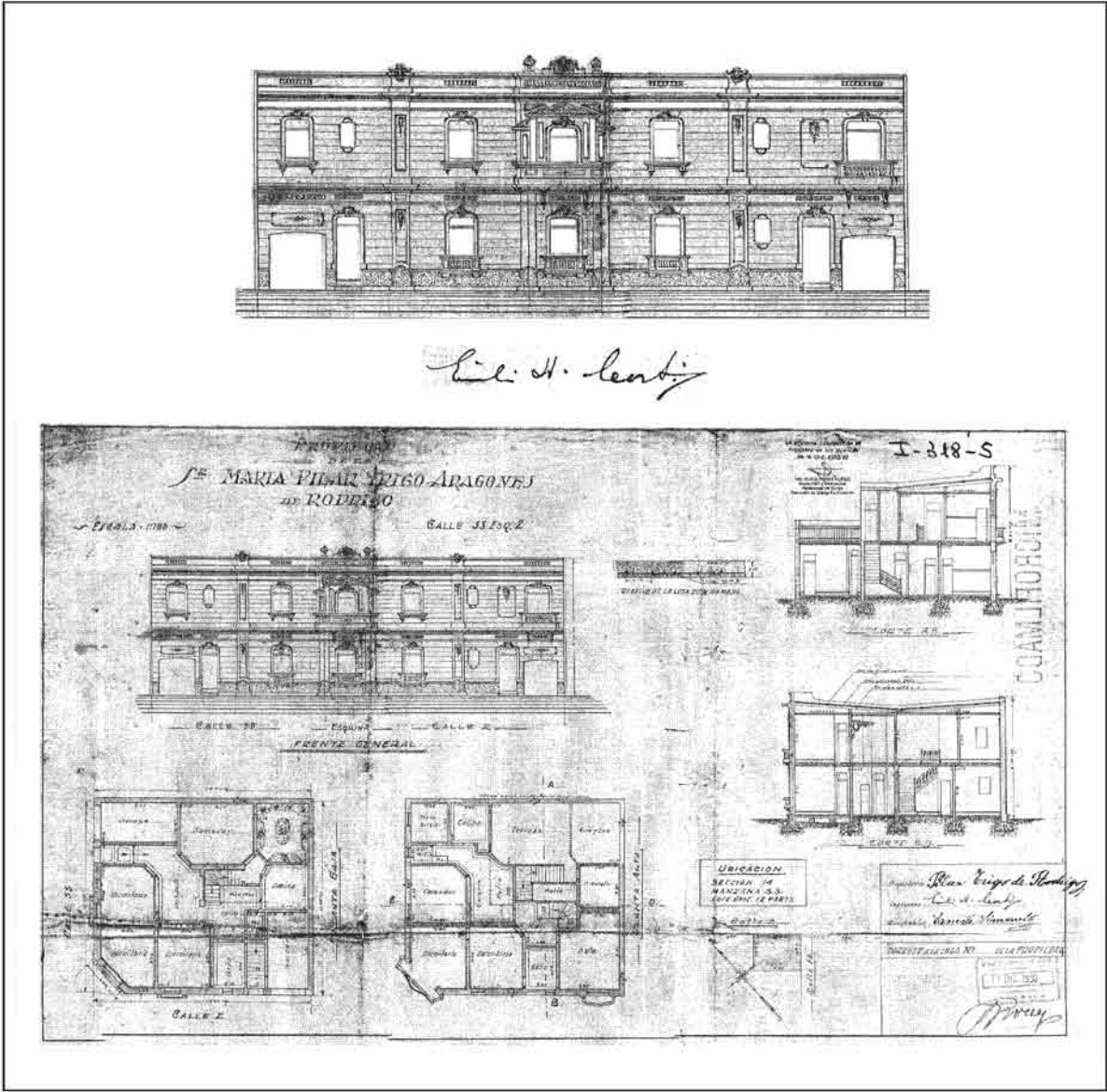


Fuentes gráficas: Manzana 307, Parcela 26. Exp. U - 7 - 1929, "Esteban Urcegui solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada: "Santiago Mateo Cons.".



Dos viviendas

Ubicación: Calle 2 esquina 55  
Año: 1930  
Propietario: María Pilar Trigo Aragonés de Rodrigo  
Proyecto: Emilio Corti  
Constructor: Ernesto Simonelli

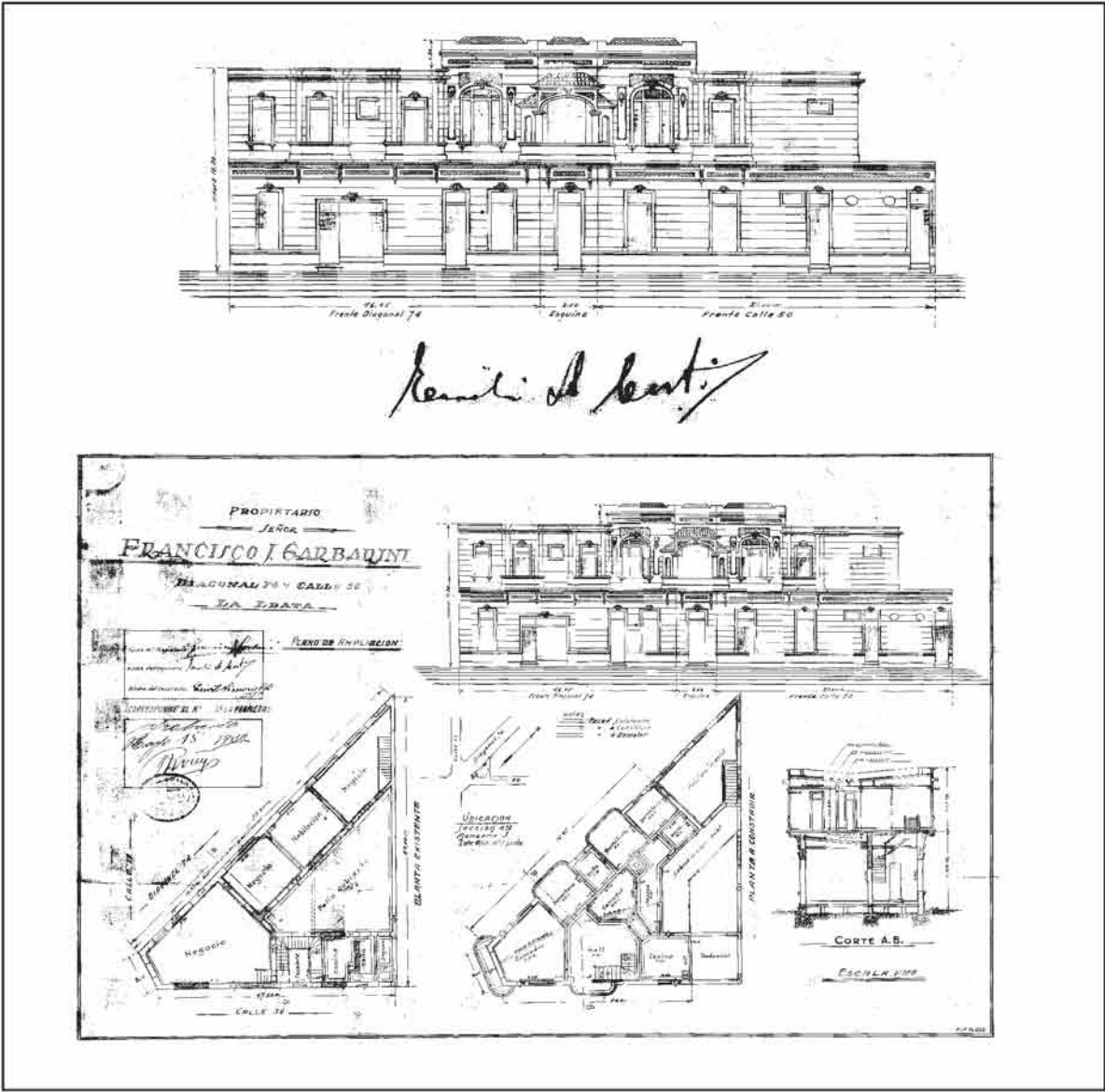


Fuente gráfica: Manzana 318, Parcela 5. Exp. R-123-1930, “María Pilar Trigo Aragonés de Rodrigo solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



# Salones negocio y viviendas

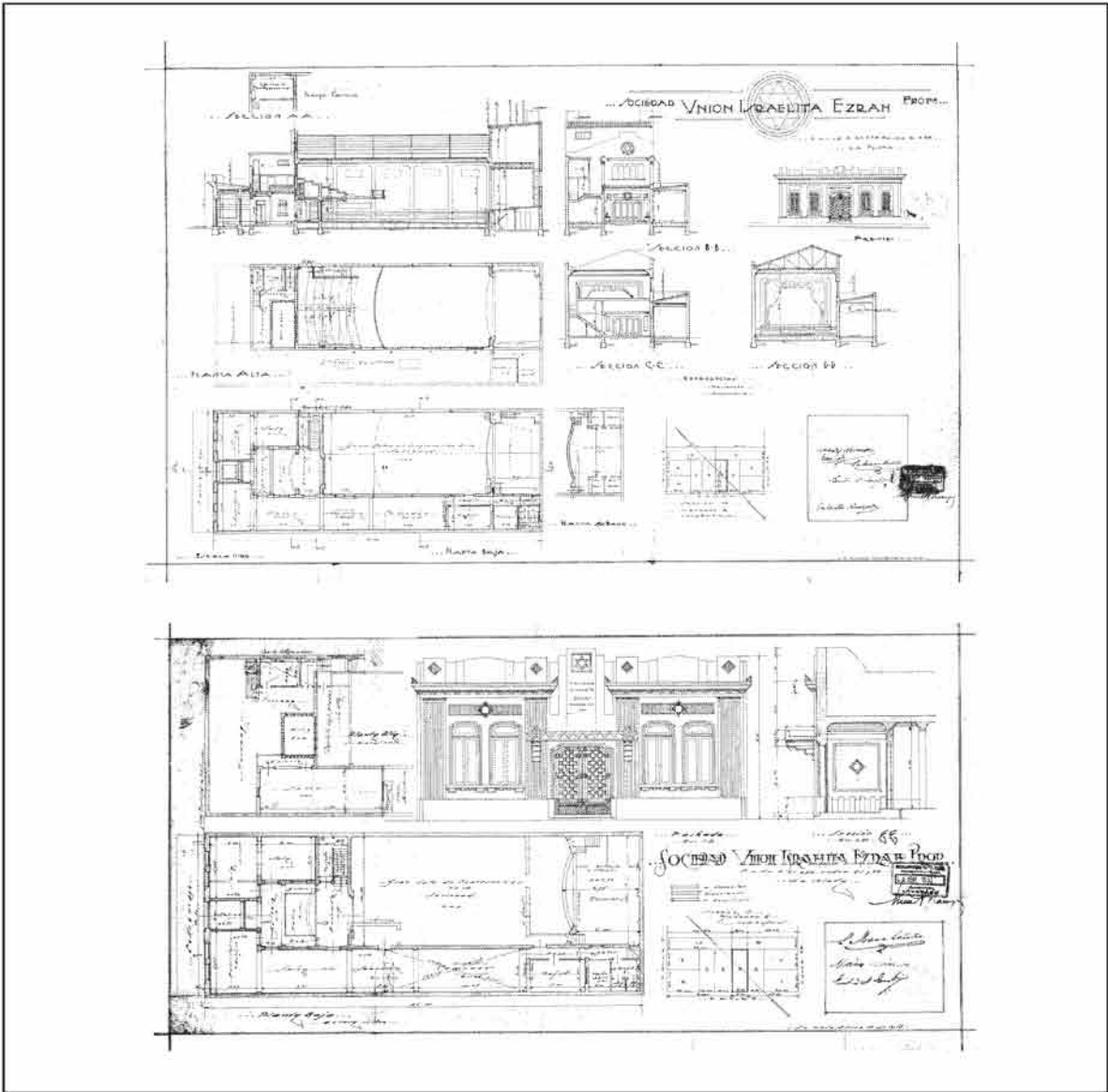
Ubicación: Diagonal 74 esquina 50 y 12  
Año: 1930  
Propietario: Francisco J. Garbarini  
Proyecto: Emilio Corti  
Constructor: Ernesto Simonelli



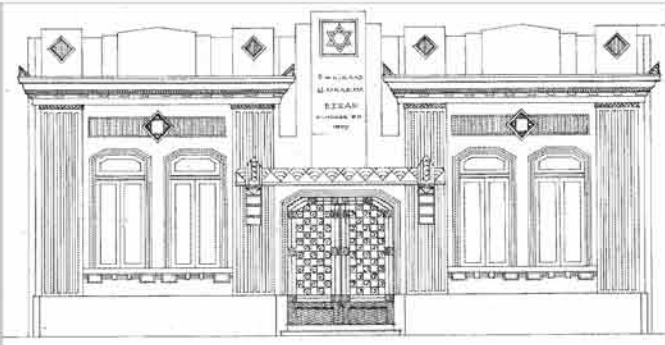
Fuente gráfica: Manzana 642, Parcela 13. Exp. G-58-1930, “Francisco J. Garbarini solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.

# Edificio de la Sociedad Unión Israelita Ezrah

Ubicación: Calle 4 N° 974 entre 51 y 53  
Año: 1932  
Propietario: Sociedad Unión Israelita Ezrah  
Proyecto: Emilio Corti  
Constructor: Ilegible en plano



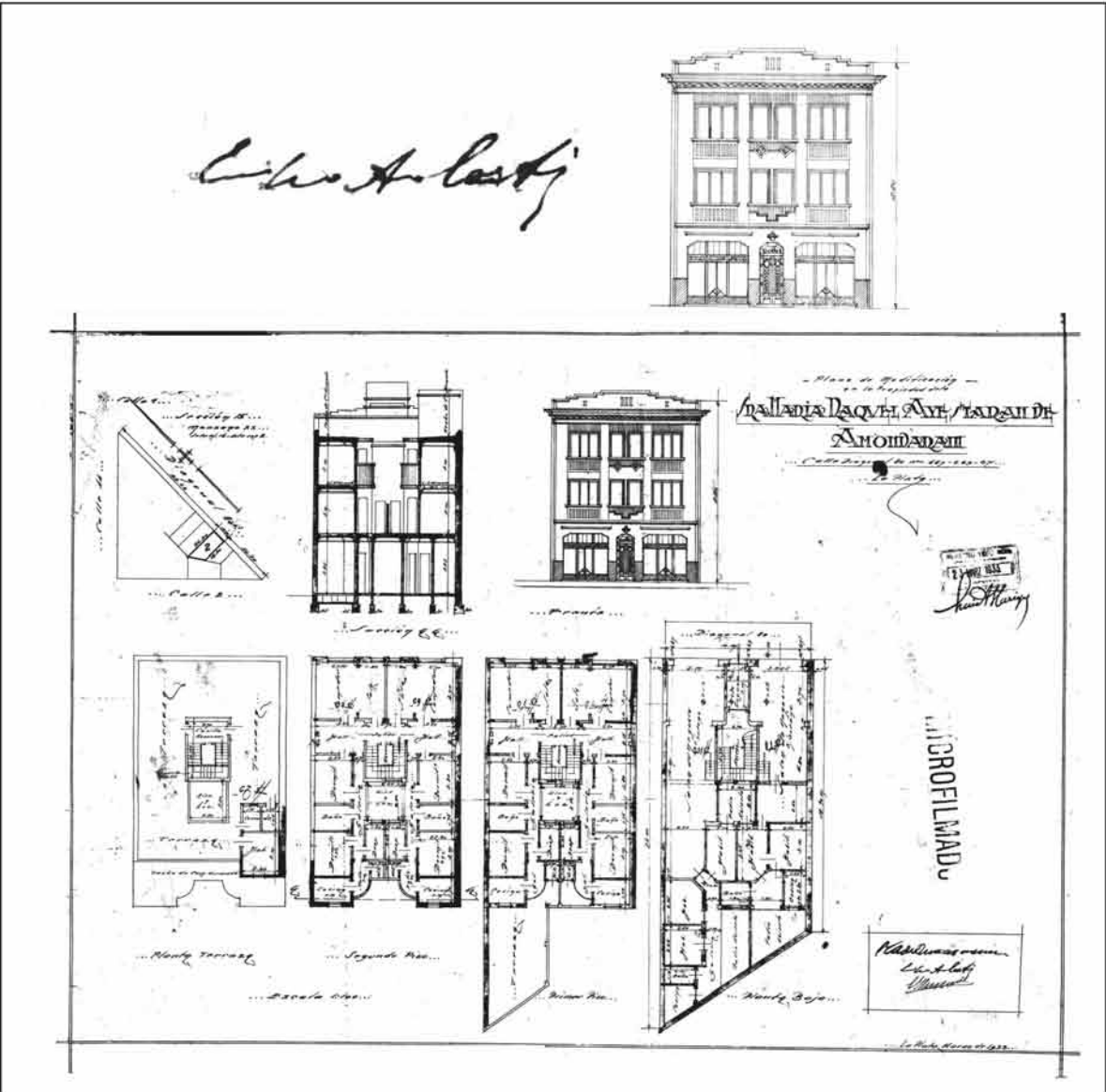
Demolida



Fuente gráfica: Manzana 336, Parcela 24a. Exp. S-143-1932, “Sociedad Unión Israelita Ezrah solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.

Casa de Renta y salones negocio

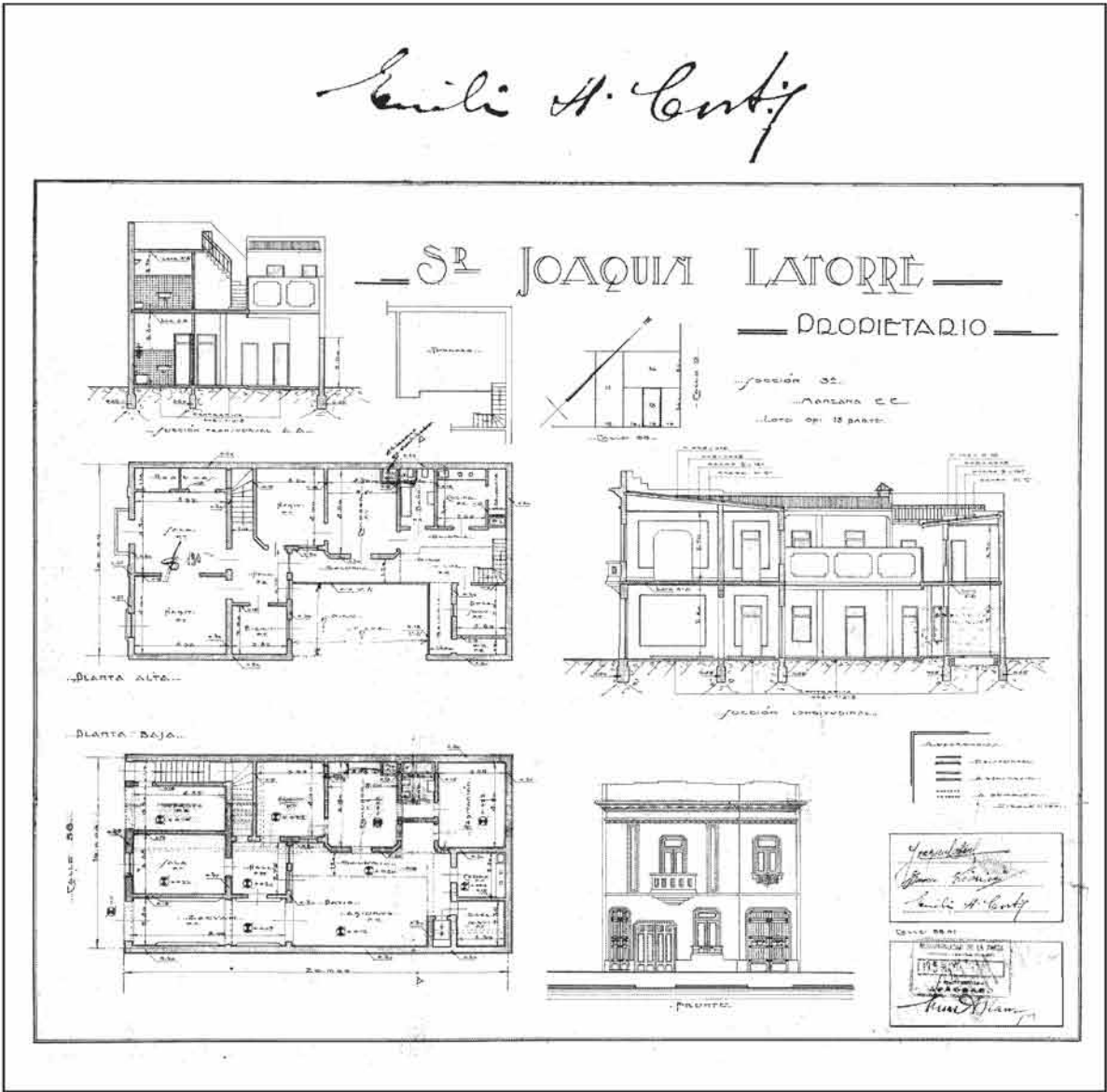
Ubicación: Diagonal 80 N° 667, 669, 671 entre 1 y 2  
Año: 1933  
Propietario: María Raquel Ayestaran de Amondaralli  
Proyecto: Emilio Corti  
Constructor: E. Chiusaroli



Fuente gráfica: Manzana 286, Parcela 12. Exp. A-29-1933, “María Raquel Ayestarán de Amondaralli solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada: “E. Chiusaroli Constructor”, “Reinaldo Olivieri”.

Vivienda

Ubicación: Calle 56 entre 9 y 10  
Año: 1933  
Propietario: Joaquín Latorre  
Proyecto: Emilio Corti  
Constructor: Juan Pierini



Fuente gráfica: Manzana 611, Parcela 10. Exp. L - 28 - 1933, “Joaquín Latorre solicita permiso para edificar”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.

Ingeniero Juan Marreins (1878- ¿?)



Juan Marreins  
Ingeniero Civil

Juan Marreins, nació en Gualeguaychú, provincia de Entre Ríos, el 10 de junio 1878. Así consta en su certificado de bautismo realizado en la ciudad de Fray Bentos el 30 de marzo de 1879 y también en el Registro Nacional de las Personas de la República Argentina (Documentación de Archivo Privado). Realizó sus primeros estudios en el Colegio Militar de la Nación del que egresó el 29 de diciembre de 1896 como Alférez (actual subteniente) de Artillería. Obtuvo el título de ingeniero civil en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Buenos Aires el 11 de octubre de 1905 y, dos días más tarde, solicitó ser reconocido como ingeniero militar para desempeñar cargos inherentes a ese título con el grado, por entonces, de teniente primero de artillería (BO-RA, 1905). El 30 de junio de 1911 el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, a través del Departamento de Ingenieros, lo acreditó para ejercer la profesión de ingeniero civil en todo su territorio (MOP-AHG, 1882-1932: foja 81).

Juan Marreins, fue socio del prestigioso Estudio de Ingeniería de Domingo Pronzato y Juan Mactaggart con sede en la ciudad de Bahía Blanca, y en su seno realizó en 1907 el proyecto de trazado, la mensura y división de la localidad de Villa “Santa Catalina” que, perteneciente al Partido de Puán, fue renombrada “17 de Agosto” en 1944. Firmó, asimismo, los planos y memorias del anteproyecto de trazado para el pueblo “Villalonga”, partido de Patagones, cuya fundación en 1928 promovió Doña Francisca Urquijo de Saxe en terrenos de su propiedad (MOP-AHG, 1907-1928).



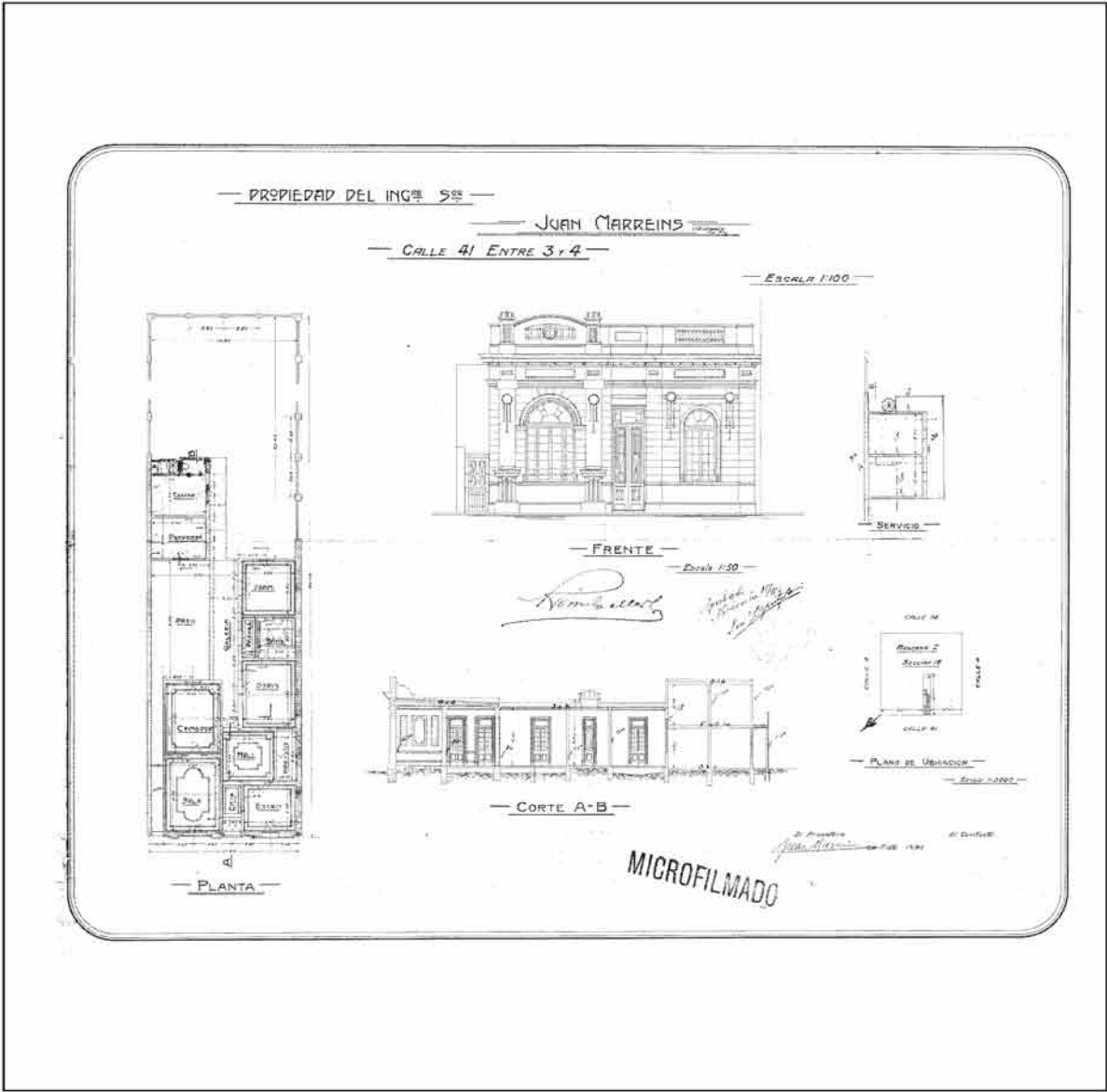
En 1912, fijó su domicilio profesional y familiar en el N° 862 del edificio de renta de avenida diagonal 80 esquina 47 de la ciudad de La Plata, para desarrollar sus actividades con mayor intensidad entre 1921 y 1927. De la producción de obras en ese periodo encontramos 20 planos de proyectos a construir, ampliar o refaccionar en el sector del casco urbano comprendido entre avenidas 1, 7, 44 y 60, y otros varios fuera de él.

Su firma en el “registro de patentes y constructores” del municipio de La Plata, aparece recién en 1920 no obstante en diciembre de 1913 ya había presentado para su aprobación el plano de proyecto de una vivienda de su propiedad que, terminada de construir en 1914 en calle 41 N° 430, figuró como su domicilio particular en el Anuario y Guía de La Plata de 1920.

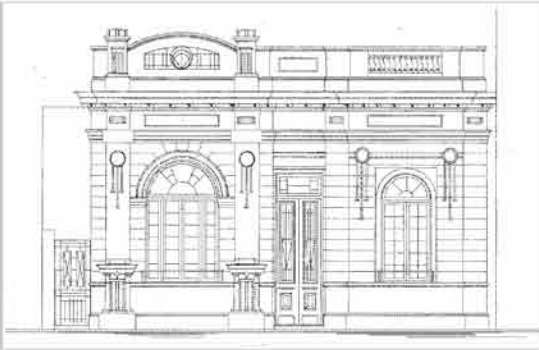


# Vivienda

Ubicación: Calle 41 entre 3 y 4  
 Año: 1913  
 Propietario: Juan Marreins  
 Proyecto: Juan Marreins  
 Constructor: Rómulo Merlo



Demolida



Fuente gráfica: Manzana 240, Parcela 17. Exp. M - 283 -1913, "Juan Marreins solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Dibujo de plano: J. M. Lacambra.





## Vivienda

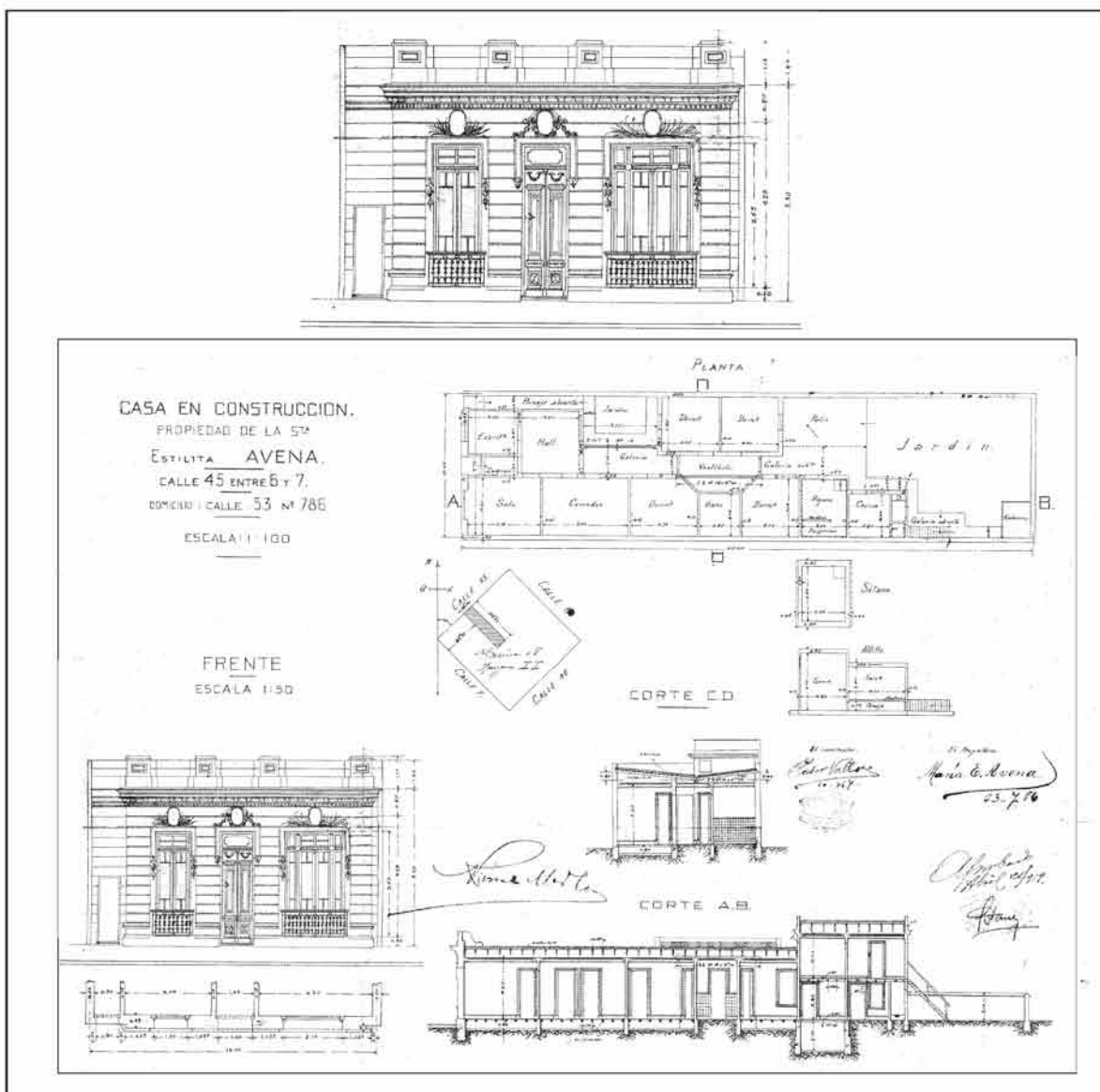
Ubicación: Calle 45 entre 6 y 7

Año: 1919

Propietario: María E. Avena

Proyecto: Juan Marreins

Constructores: Pedro Vallone, Rómulo Merlo



Fuente gráfica: Manzana 389, Parcela 24. Exp. A - 22 - 1919, "Avena María solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo Relieve en fachada: "J. Marreins Ing. Civil. P y J. R. Vallone Ctores."





## Vivienda

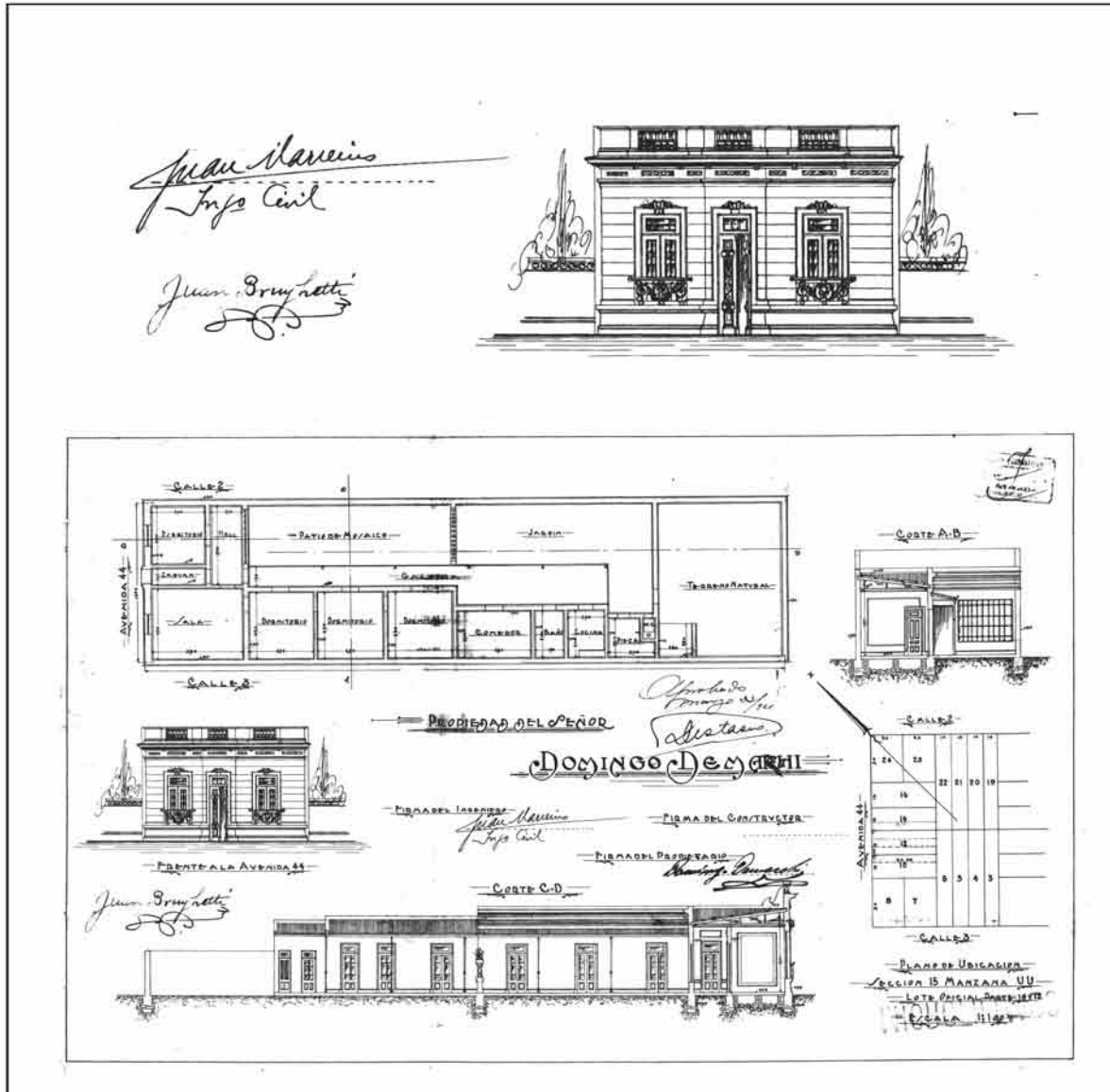
Ubicación: Avenida 44 entre 2 y 3 N° 384

Año: 1921

Propietario: Domingo Demarchi

Proyecto: Juan Marreins

Constructor: Juan Brughetti



Fuente gráfica: Manzana 307, Parcela 32. Exp. D-16-1921, "Domingo Demarchi solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Vivienda

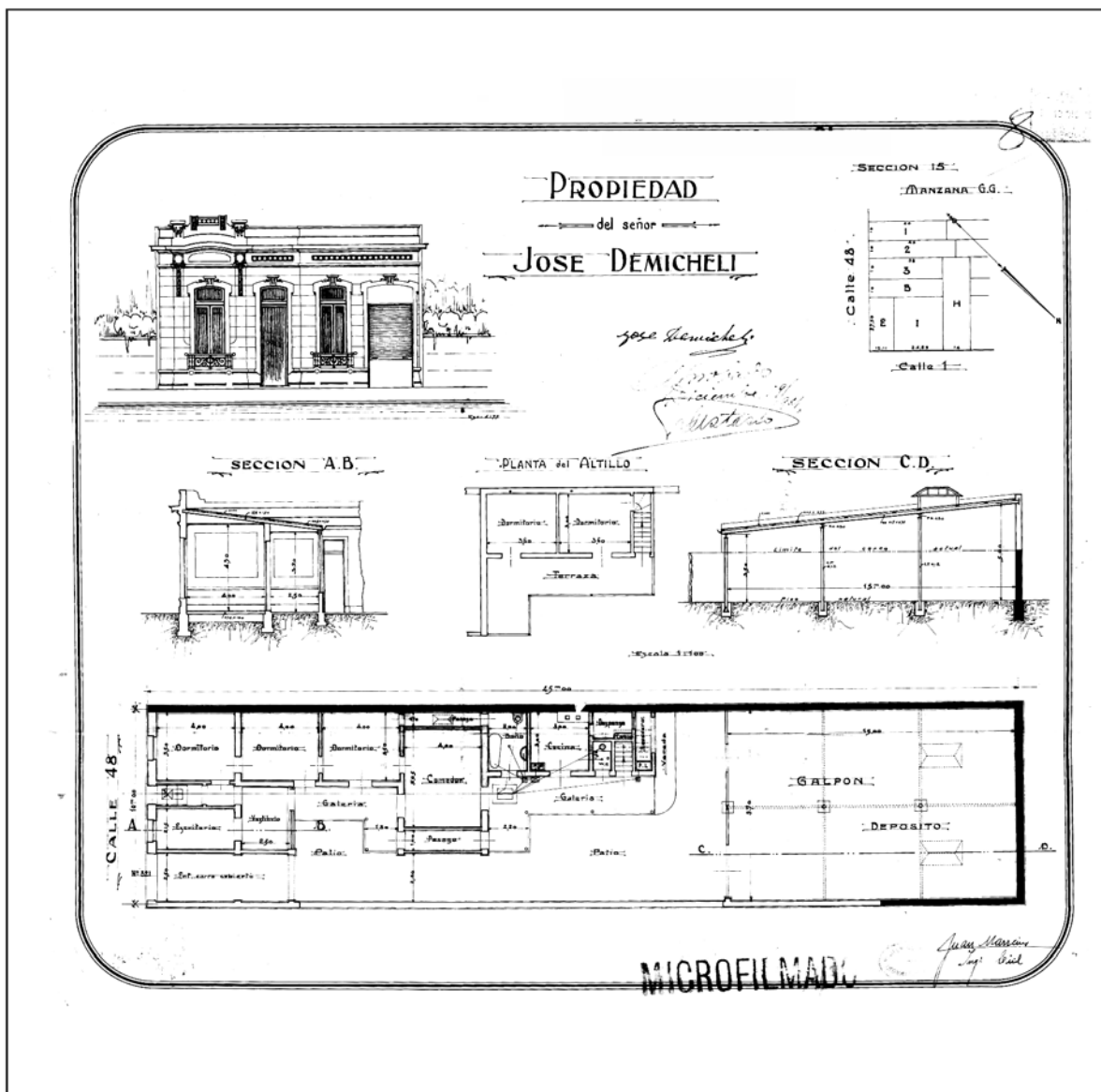
Ubicación: Calle 48 N° 323 entre 1 y 2

Año: 1921

Propietario: José Demicheli

Proyecto: Juan Marreins

Constructor: José Demicheli



Fuente gráfica: Manzana 290, Parcela 6a- 2 pte. Exp. D-70-1921, "José Demicheli solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Vivienda

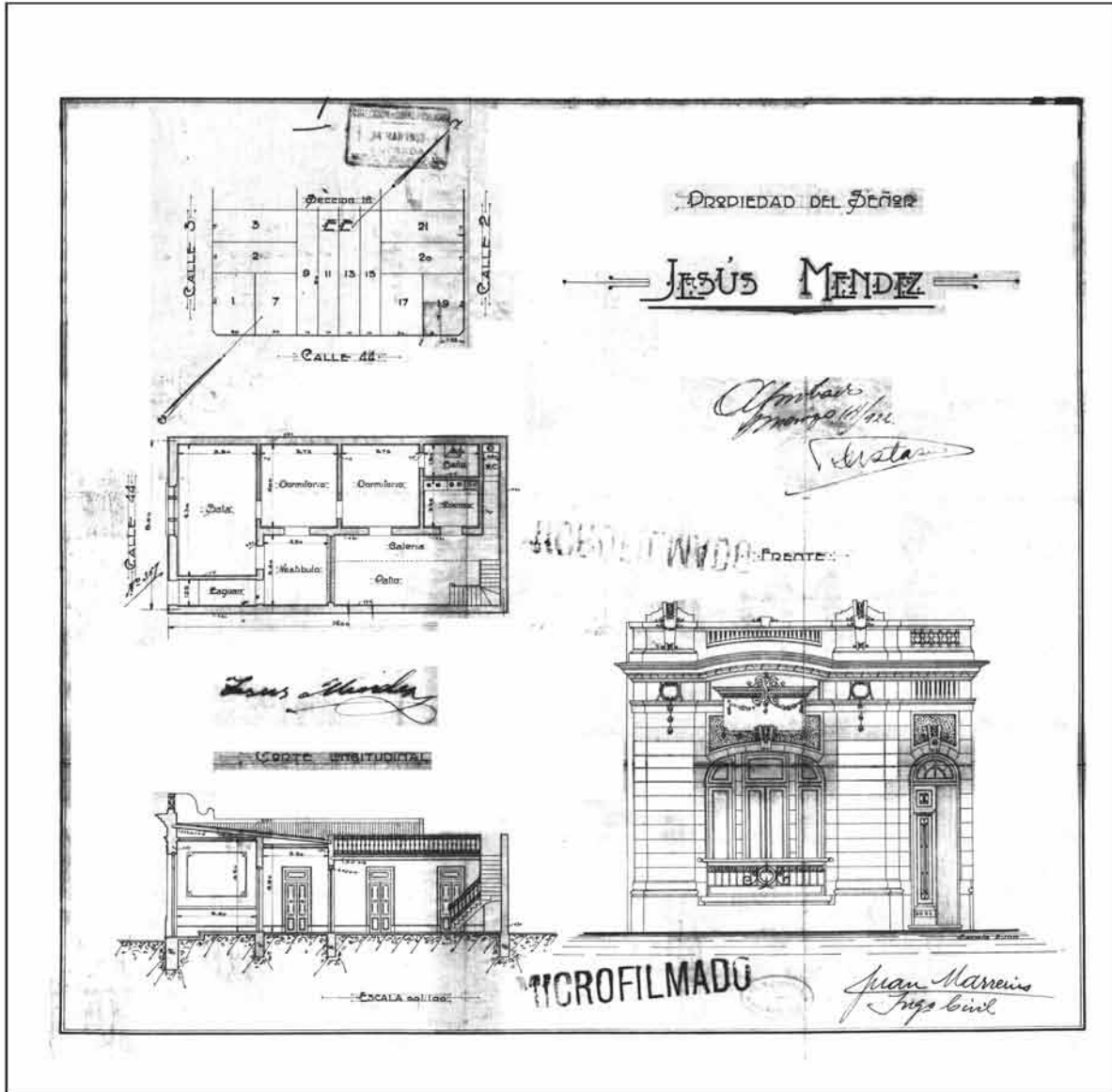
Ubicación: Avenida 44 entre 2 y 3

Año: 1922

Propietario: Jesús Mendez

Proyecto: Juan Marreins

Constructor: Carlos Maggi



Fuente gráfica: Manzana 229, Parcela 15. Exp. M - 22 - 1922, "Jesús Mendez solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada: "Carlos Maggi - Constructor".



## Dos viviendas

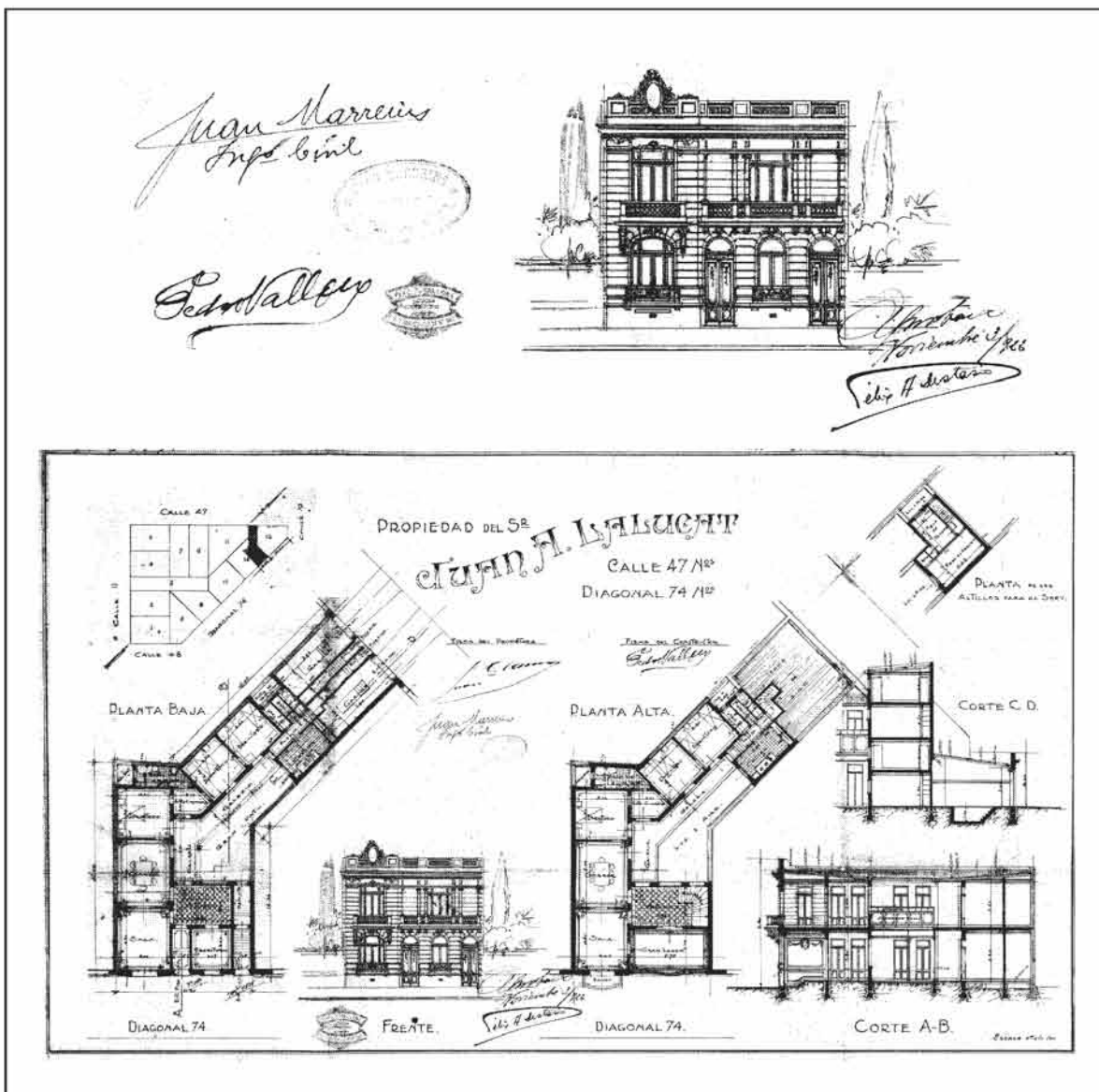
Ubicación: Diagonal 74, Calle 47 entre 10 y 11

Año: 1922

Propietario: Juan A. Lalucat

Proyecto: Juan Marreins

Constructores: Pedro y José Vallone



Fuentes gráficas: Manzana 620, Parcela 3a. Exp. L-69-1922, "Juan A. Lalucat solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Fonda y Pensión

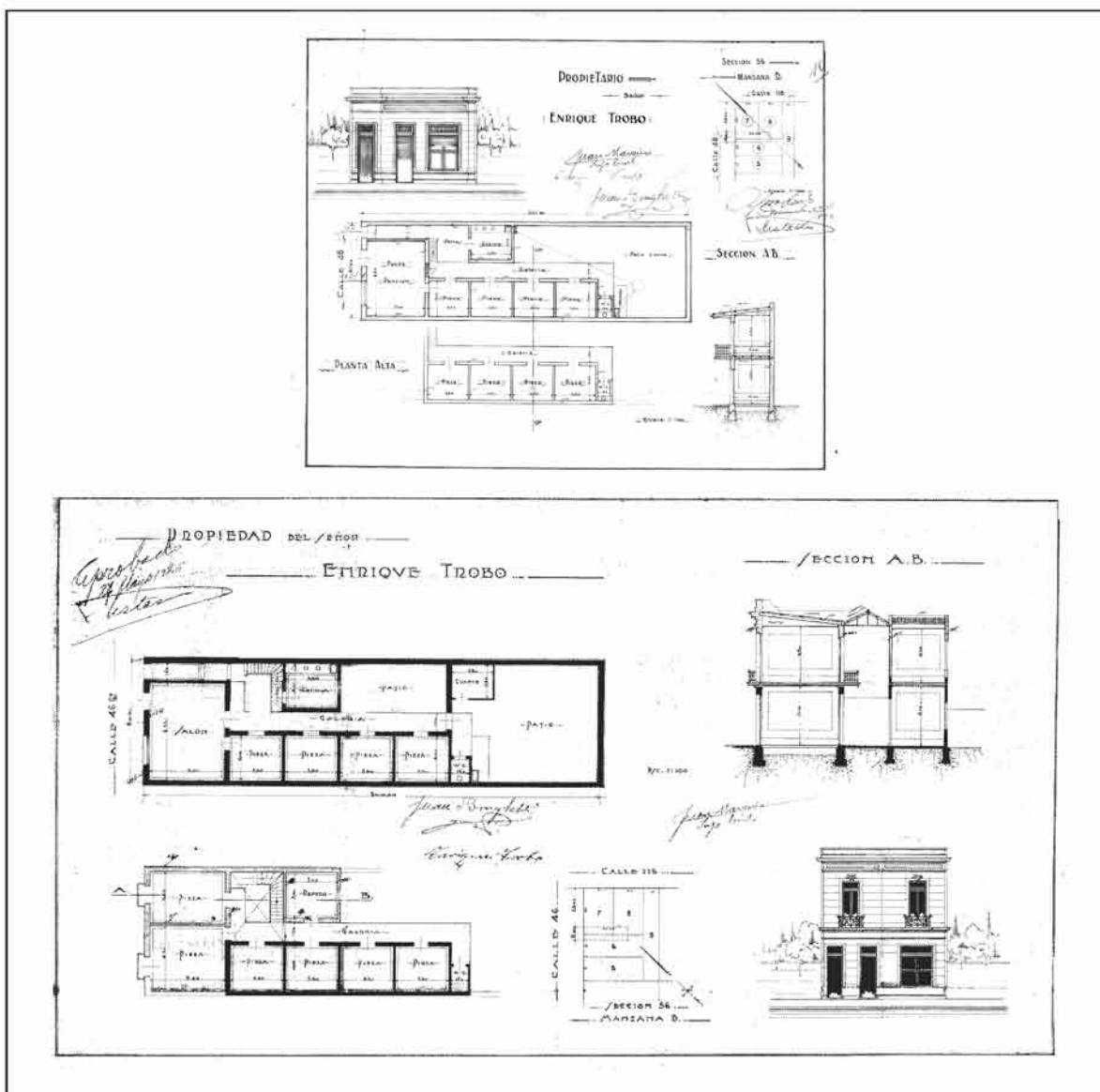
Ubicación: Calle 46 entre 1 y 115

Año: 1922

Propietario: Enrique Trobo

Proyecto: Juan Marreins

Constructor: Juan Bruguetti



Fuentes gráficas: Manzana 108, Parcela 29. Exp. T - 47 - 1922, "Enrique Trobo solicita permiso para edificar"; T-42-1925, "Enrique Trobo solicita permiso para ampliar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Vivienda

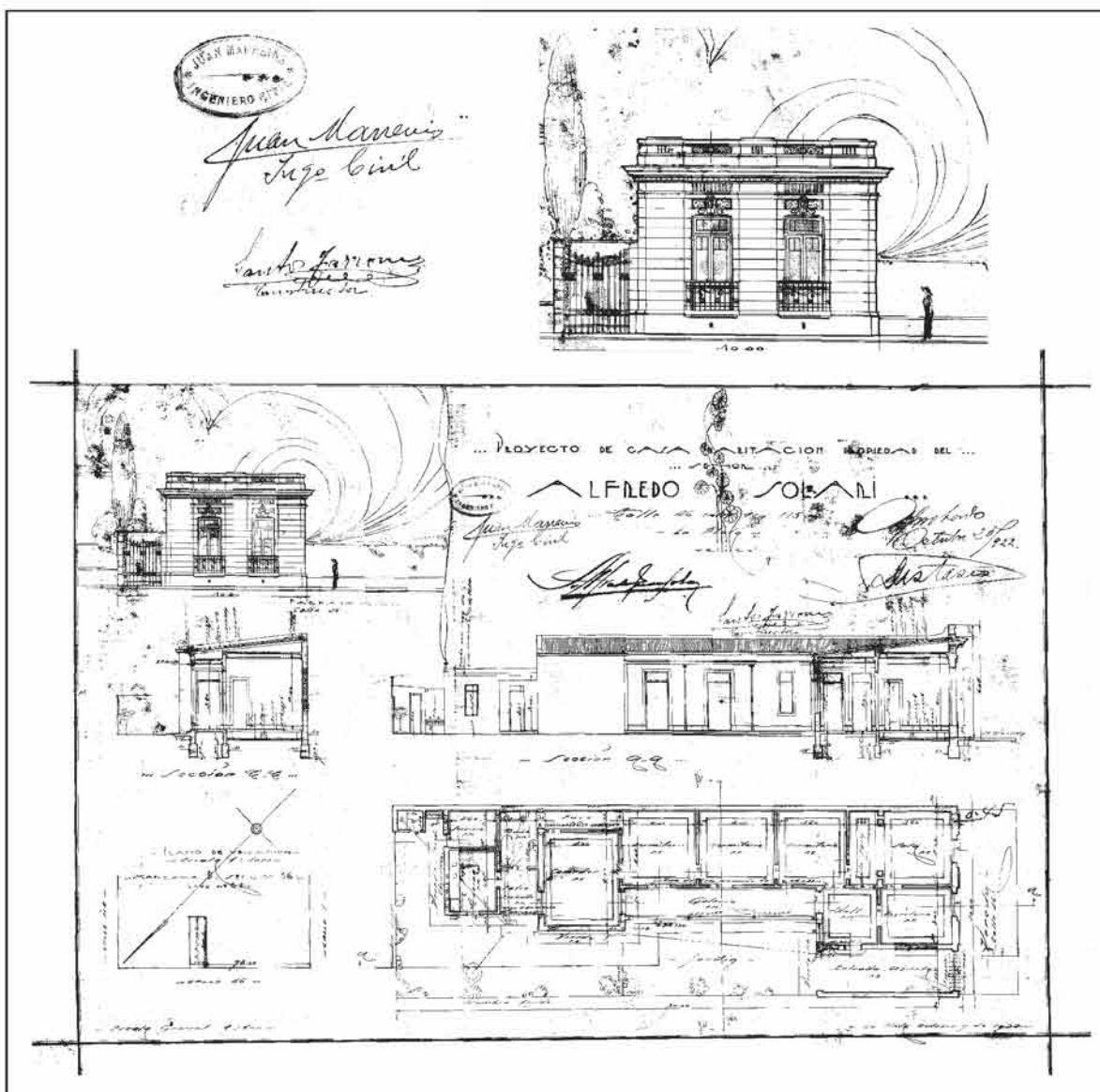
Ubicación: Calle 46 entre 1 y 115

Año: 1922

Propietario: Alfredo Solari

Proyecto: Juan Marreins

Constructor: Santos Farroni



Fuentes gráficas: Manzana 108, Parcela 28. Exp. S - 39 - 1922, "Alfredo Solari solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.





## Vivienda

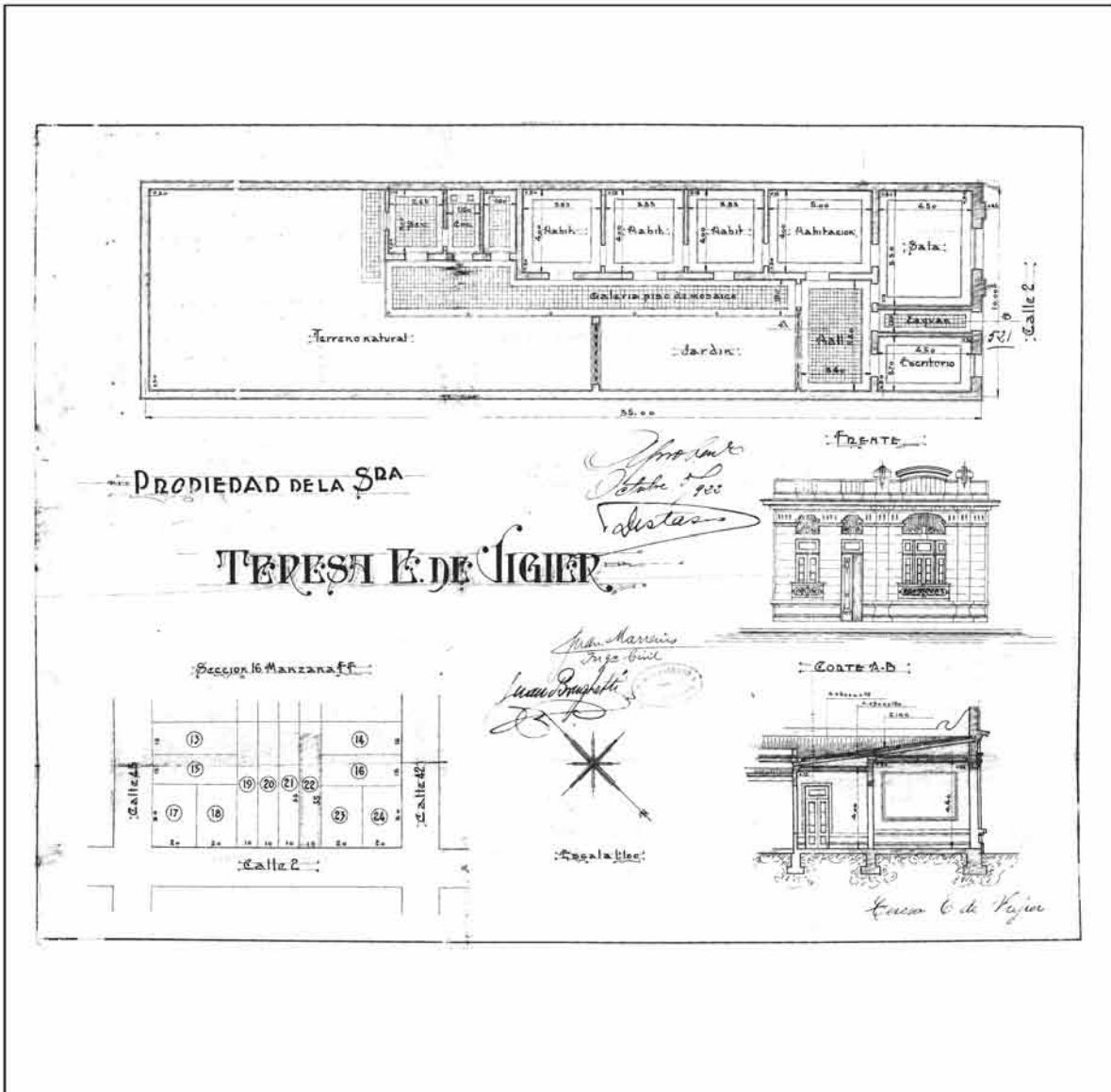
Ubicación: Calle 2 entre 42 y 43

Año: 1922

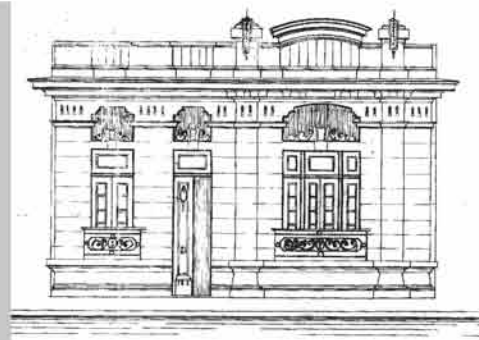
Propietario: Teresa E. de Vigier

Proyecto: Juan Marreins

Constructor: Juan Brughetti



Demolida



Fuente gráfica: Manzana 228, Parcela 5. Exp. V - 28 - 1922, "Teresa E. de Vigier solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.





## Vivienda

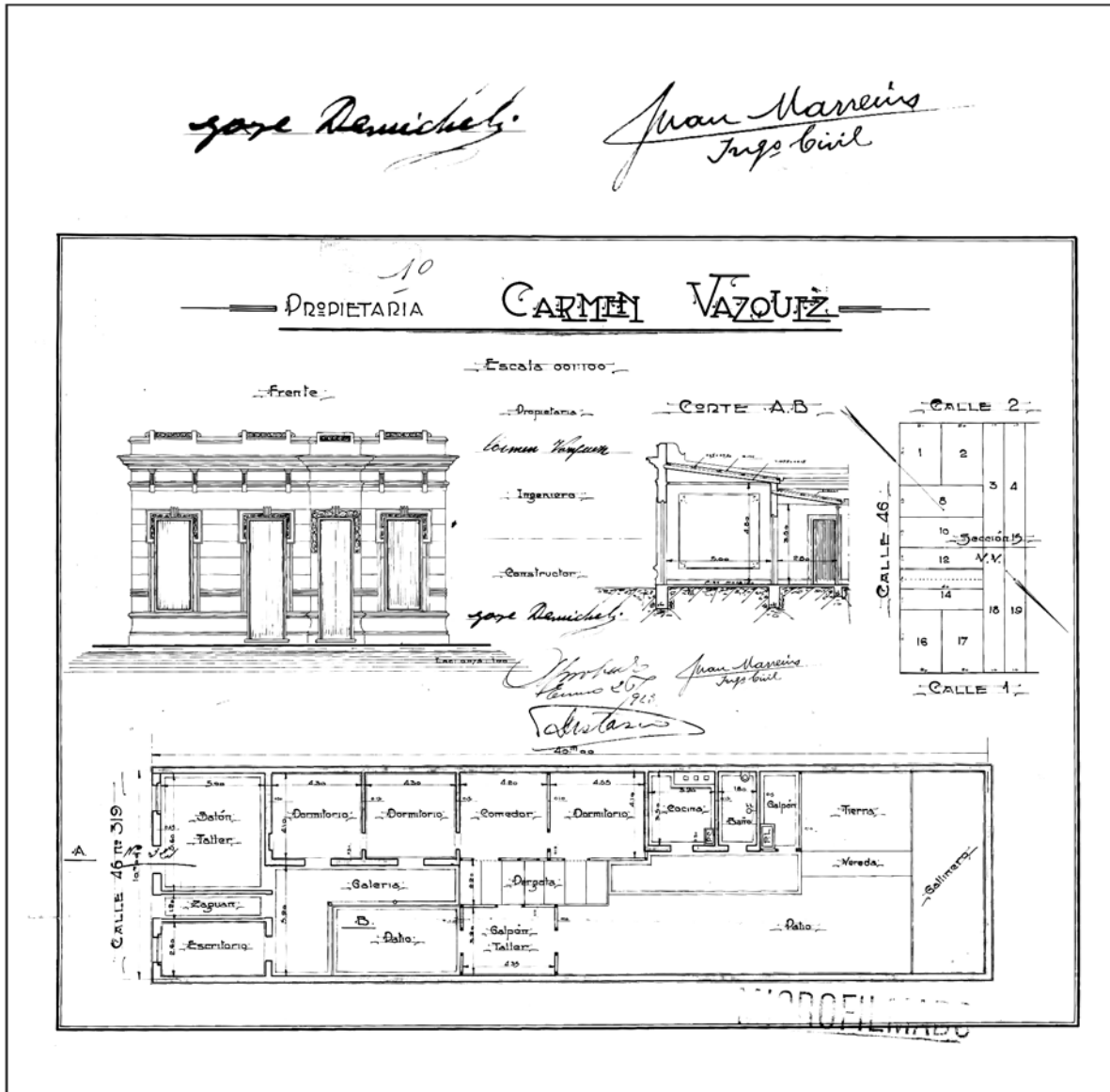
Ubicación: Calle 46 N° 319 entre 1 y 2

Año: 1923

Propietario: Carmen Vázquez

Proyecto: Juan Marreins

Constructor: José Demicheli



Fuente gráfica: Manzana 288, Parcela 10. Exp. V - 5 - 1923, "Carmen Vázquez solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Capilla San Roque

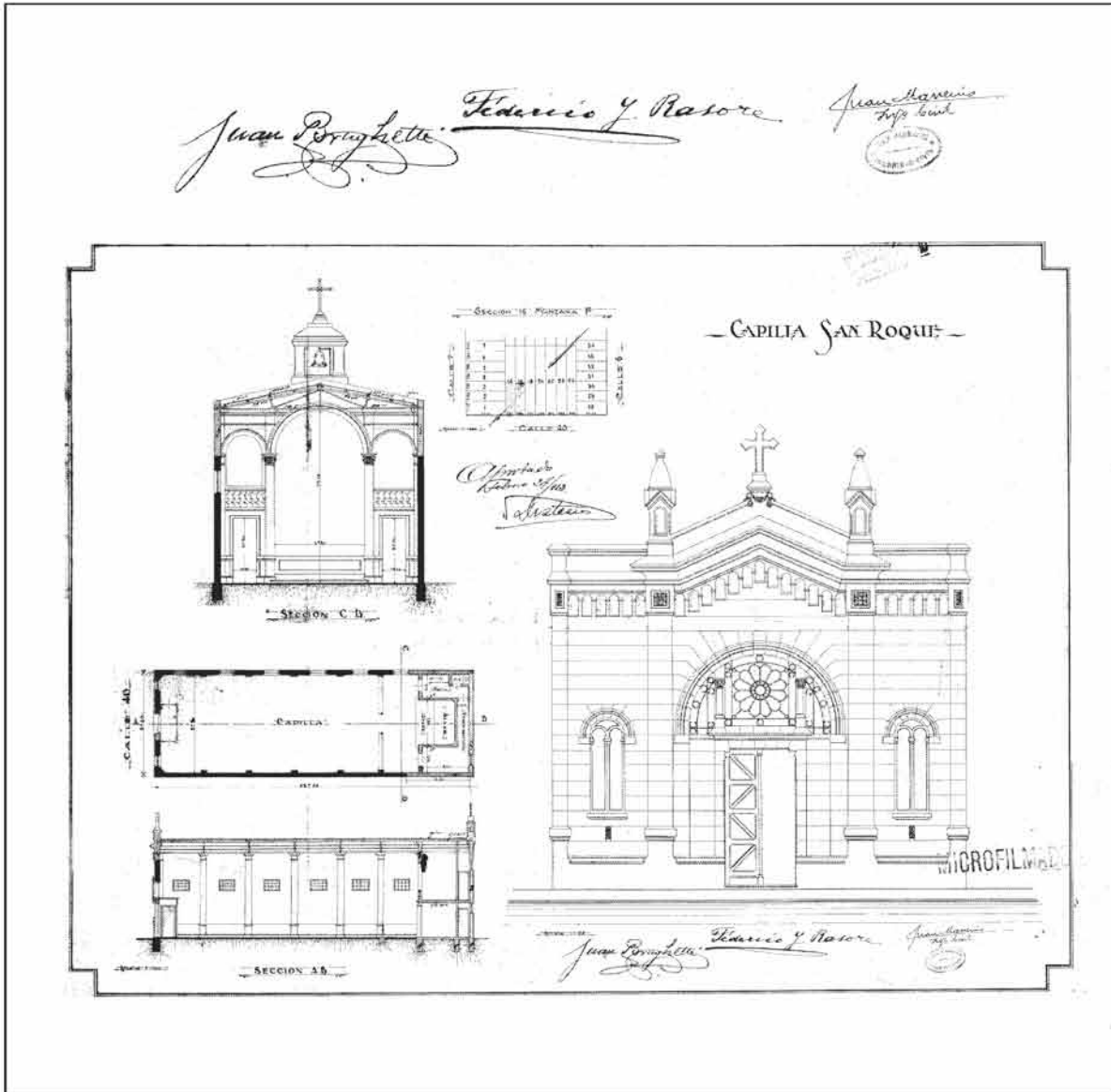
Ubicación: Calle 40 entre 6 y 7

Año: 1923

Propietario: Federico Y. Rasore

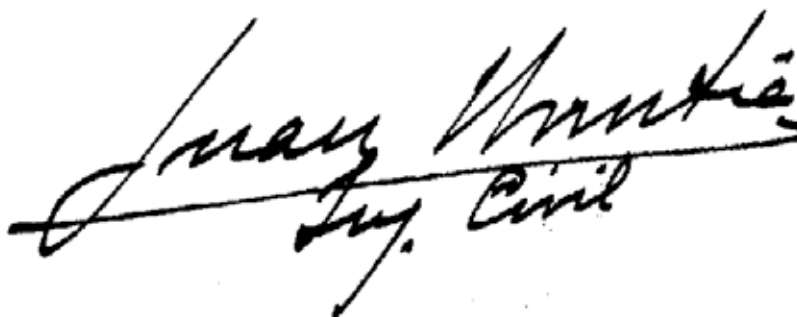
Proyecto (ampliación): Juan Marreins

Constructor: Juan Brughetti



Fuente gráfica: Manzana 279, Parcela 18. Exp. R-16-1923, "Federico Y. Rasore solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.

## Ingeniero Juan Urrutia (1891- 20 de setiembre de 1962)



Juan Urrutia nació en La Plata el 30 de mayo de 1891 y falleció en la ciudad de Buenos Aires el 20 de setiembre de 1962. Estudió y recibió diploma de ingeniero civil el 13 de junio de 1917 otorgado por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Buenos Aires y el 3 de setiembre, del mismo año, fue reconocido por la provincia homónima para ejercer la profesión en todo su territorio (MOP-AHG, 1882-1932: foja 120). Una nota publicada en el Boletín del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires de 1967, destacaba “por su hombría de bien, su capacidad e inteligencia, habiéndose distinguido en la conducción de numerosas obras de importancia” a quién había integrado la primera comisión directiva de esa institución creada en 1928 (B-CIPBA, 1967).

Dedicado sólo a la producción de obras privadas, compartió parte de su vida profesional con el ingeniero y arquitecto Antonio Vilar (1888-1966) y con su hermano Carlos Mercedes (1891- 1986), arquitecto, ambos oriundos de la ciudad de La Plata, este último uno de los principales iniciadores del movimiento moderno en Argentina en la década del '40 (Liernur y Aliata, 2004: 166).

Antonio Ubaldo Vilar, también considerado uno de los principales exponentes de la primera generación de ingenieros que, en Argentina, suscribió a los postulados del movimiento moderno, obtuvo el título de ingeniero civil en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Buenos Aires el 17 de noviembre de 1916 y en la provincia de Buenos Aires fue reconocido “como tal” el 2 de enero de 1917 (MOP-AHG, 1882-1932: foja 108). Desde su graduación y hasta la obtención del primer premio del concurso del Banco Popular en 1926 que lo radicó definitivamente en la

ciudad de Buenos Aires, su labor profesional en la ciudad de La Plata estuvo asociada con la obra del ingeniero Juan Urrutia, si bien en el sector relevado entre avenidas 44, 60, 1 y 7, aún perviven algunas de su sola autoría.

En la producción de obras del ingeniero Juan Urrutia se pueden distinguir dos etapas: una entre la primera década del siglo XX y 1930, donde prima la realización de casas de rentas y viviendas unifamiliares, de fachadas caracterizadas por diversas expresiones del lenguaje formal del academicismo, plantas bajas articuladas con plantas altas con la introducción de ascensor y mansardas típicas del clasicismo francés. Como se mencionó algunas de ellas proyectadas y ejecutadas en sociedad con el ingeniero Antonio Vilar. La década 1930 abre otra etapa de su labor fundamentalmente individual u asociado con otros profesionales, ocasionalmente con Antonio Vilar, donde incorporó el lenguaje de líneas y volúmenes más depurados del movimiento moderno y fachadas limpias de ornamentación y abordó diversos programas funcionales como cines, hospitales, sedes sociales, entre otros. Liernur y Aliata (2004:138) reconocen su obra como innovadora y antecedente del racionalismo a nivel local: primero “sus casas de rentas fueron precursoras por introducir a comienzos de la década de 1910 el ascensor” y promediando la década siguiente “el hormigón armado en grandes estructuras”.

En el sector del casco fundacional comprendido entre avenidas 44,60, 1 y 7, encontramos la firma del ingeniero Juan Urrutia en veintinueve (29) planos de proyectos de obras presentados al municipio para construir, refaccionar y/o ampliar entre los años 1917 y 1930, y siete (7), entre 1913 y 1929, en sociedad con el ingeniero Antonio Vilar sumando un total de 36.



## Casa de Renta y salones negocio

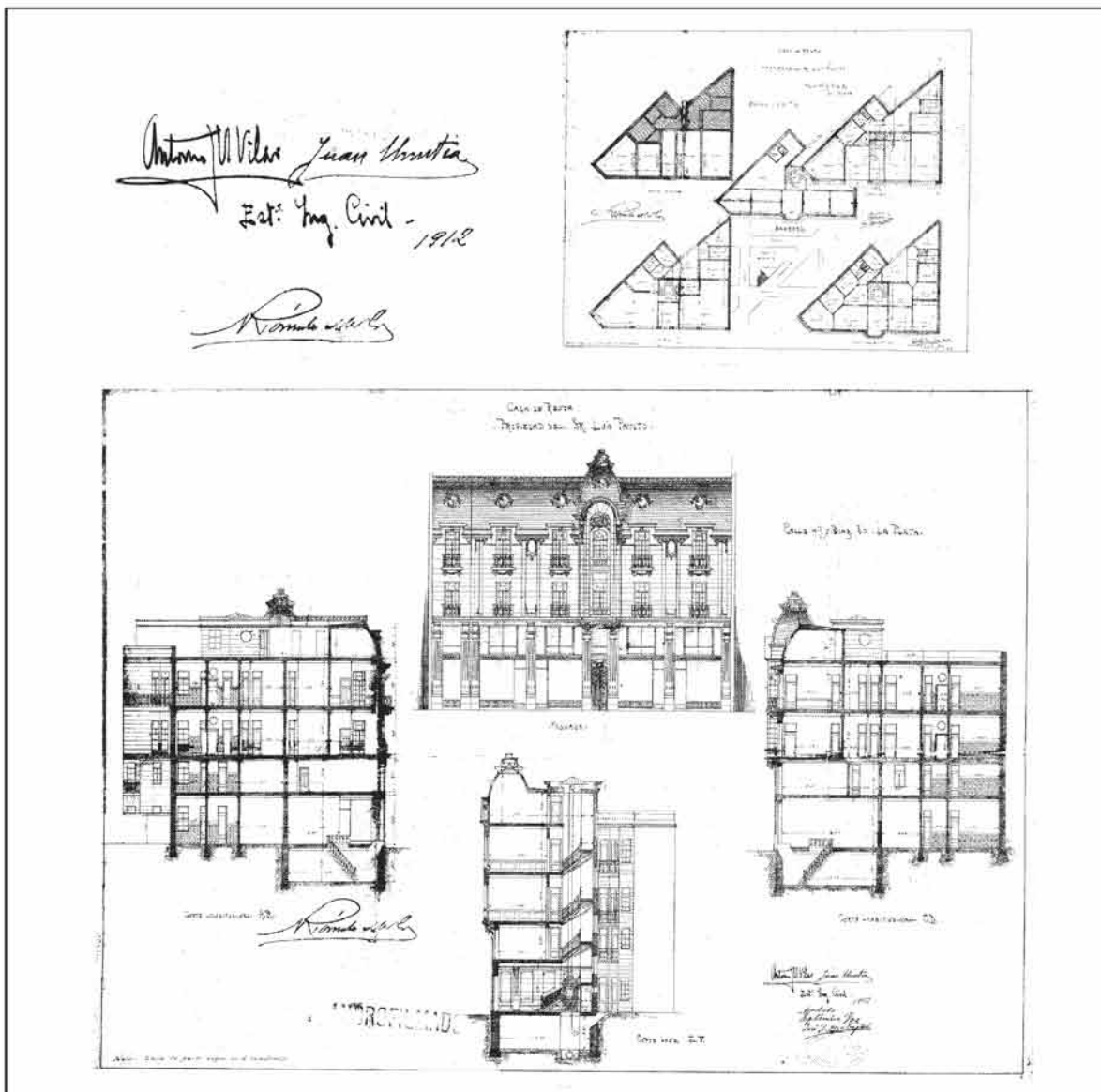
Ubicación: Diagonal 80 y calle 49

Año: 1912

Propietario: Luis Pavito

Proyecto: Juan Urrutia e Ing. Antonio U. Vilar

Constructor: Rómulo Merlo



Fuente gráfica: Manzana 375, Parcela 17. Exp. P - 137 - 1912, "Luis Pavito solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Casa de Renta y salones negocio

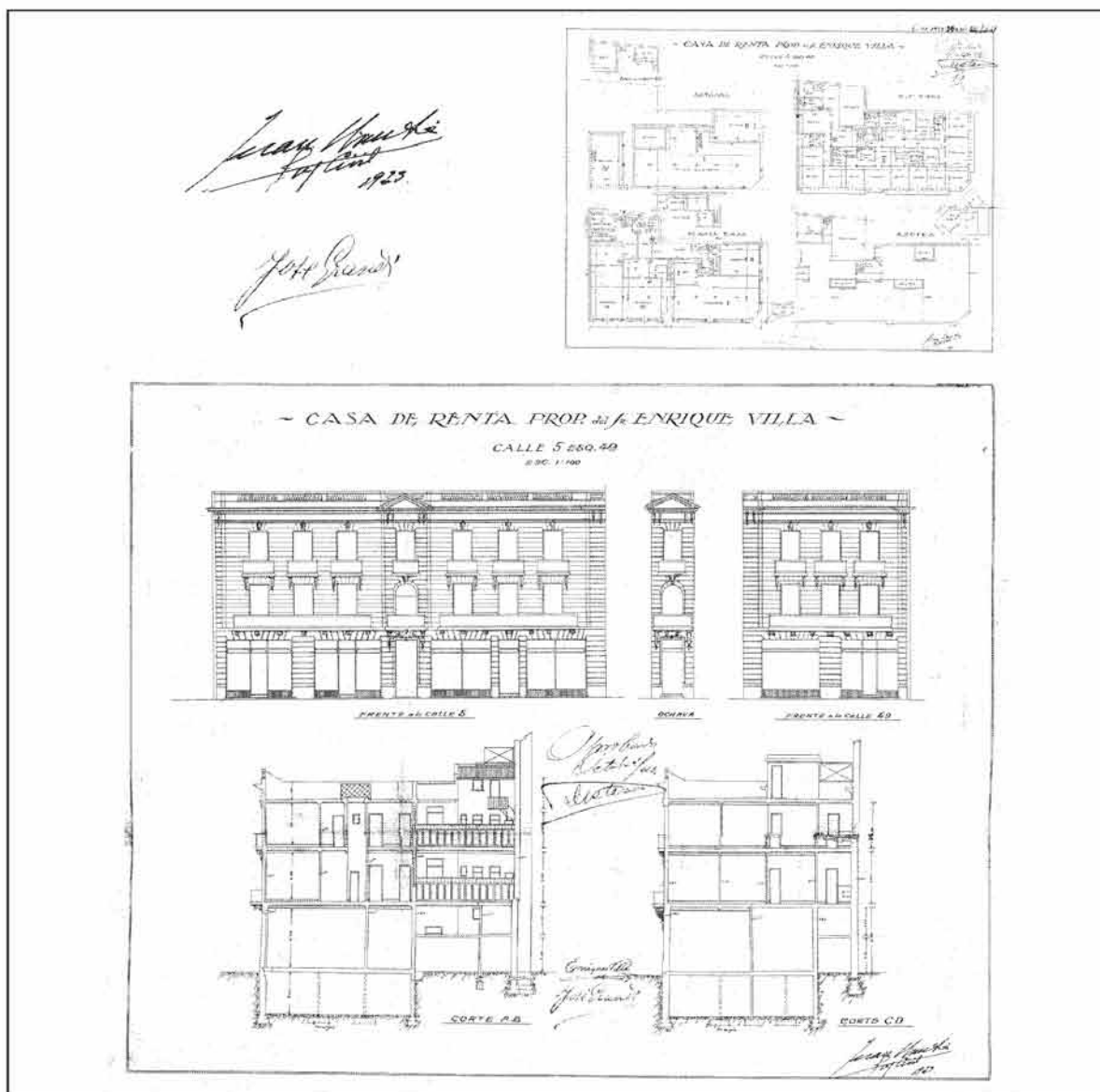
Ubicación: **Calle 5 esquina 49**

Año: **1923**

Propietario: **Enrique Villa**

Proyecto: **Juan Urrutia**

Constructor: **José Grandi**



Fuente gráfica: Manzana 375, Parcela 1 . Exp. V - 42 - 1923 "Enrique Villa solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Casa de Renta y salones negocio

Ubicación: Diagonal 80 esquina 49

Año: 1923

Propietario: A. Lofeudo

Proyecto: Juan Urrutia

Constructor: Juan Campo



Fuente gráfica: Manzana 374, Parcela 1. Exp. L - 11 - 1923 "A. Lofeudo solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.





## Casa de Renta y salones negocio

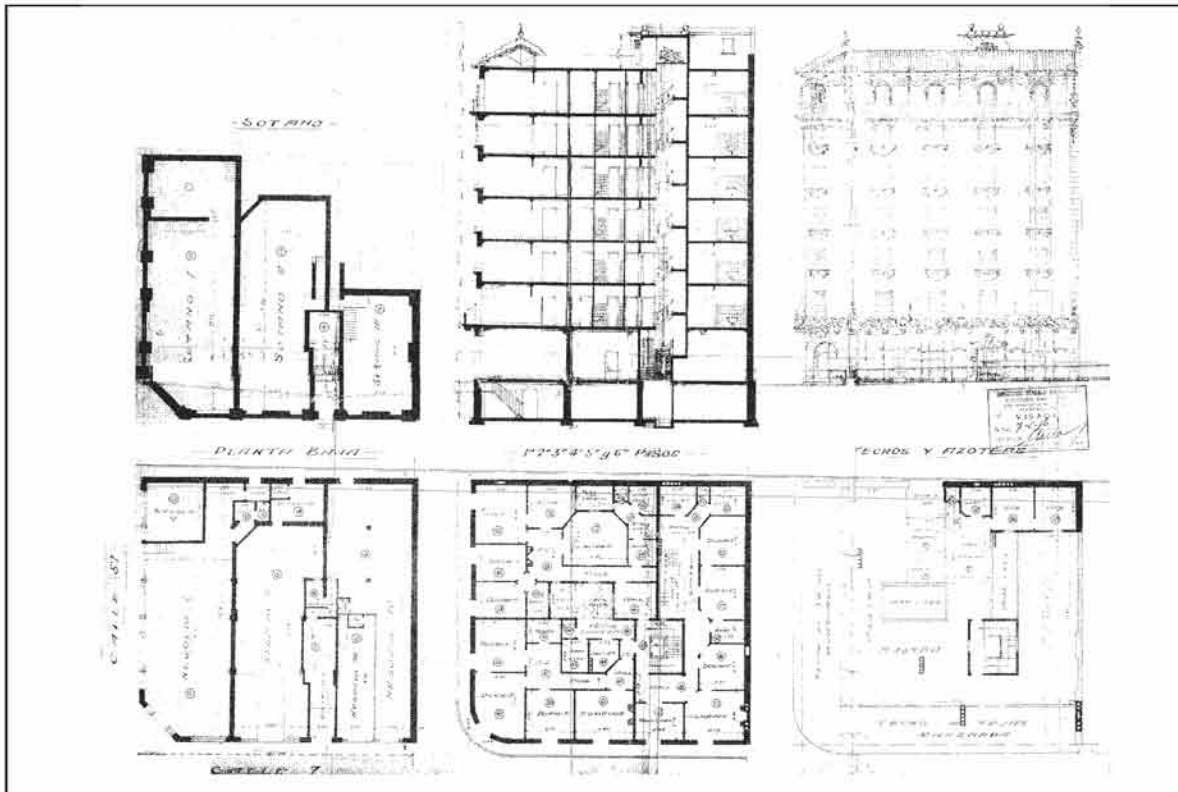
Ubicación: Avenida 51 esquina 7

Año: 1923

Propietarios: Benito Rodrigo y Benigno Garat

Proyecto: Juan Urrutia e Ing. Antonio U. Vilar

Constructor: no consigna en plano



Fuente gráfica: Manzana 573, Parcela 4a. Exp. s/n "Carmen Victria de Garat y María Isabel Rodrigo y Tiscornia solicitan permiso para edificar" (copia fiel de plano original, R-108-1923). Sin plano de primer antecedente, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.





## Casa de Renta y salones negocio

Ubicación: Calle 48 esquina 9

Año: 1926

Propietario: Agripina R. de Oitaven

Proyecto: Juan Urrutia e Ing. Antonio U. Vilar

Constructor: Atilio Giacobbe



Fuente gráfica: Manzana 588, Parcela 23. Exp. O-36-1929 "Agripina R. de Oitaven solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Vivienda

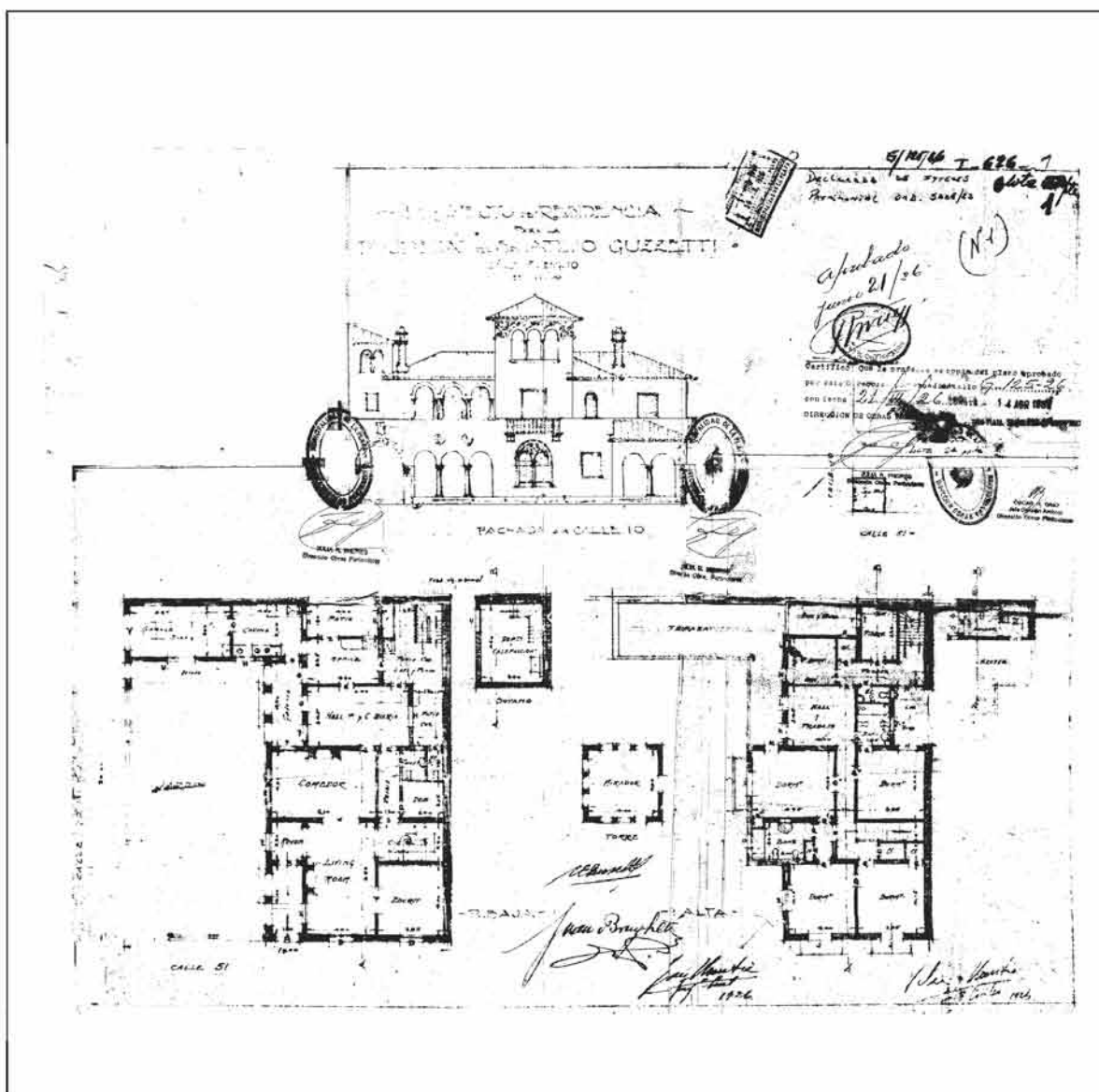
Ubicación: Calle 10 esquina 51

Año: 1926

Propietario: Atilio Guzzetti

Proyecto: Juan Urrutia e Ing. Antonio U. Vilar

Constructor: Juan Brughetti



Fuente gráfica: Manzana 626, Parcela 1. Exp. G - 125 - 1926 "Atilio Guzzetti solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Casa de Renta y salones negocio

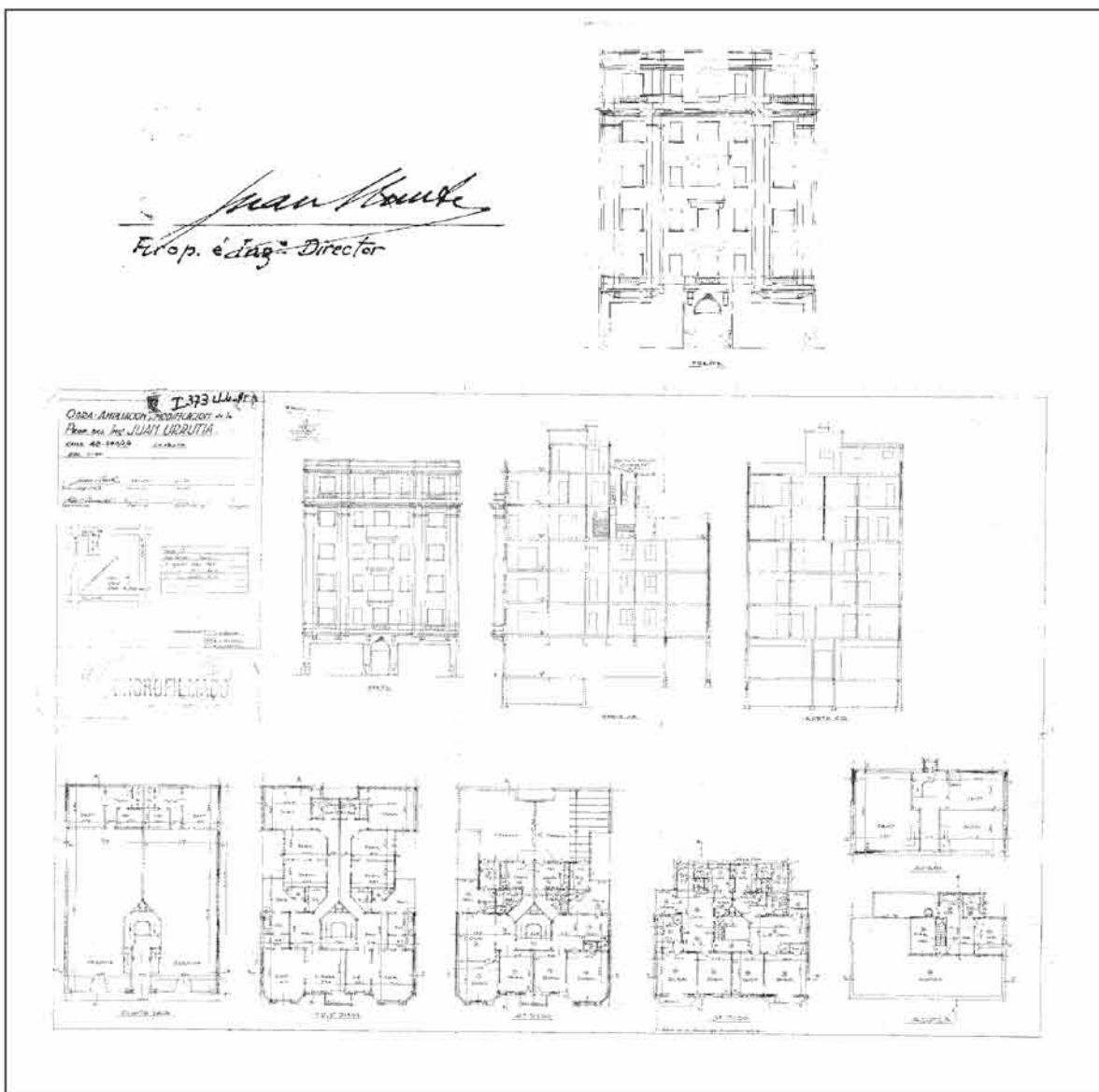
Ubicación: Calle 48 entre 5 y 6

Año: 1929

Propietario: Juan Urrutia

Proyecto: Juan Urrutia

Constructor: Pedro Gualdoni



Fuente gráfica: Manzana 373, Parcela 16. Exp. U - xx - 1929 "Juan Urrutia solicita permiso para edificar", U - 6 - 48 "Juan Urrutia solicita permiso para ampliar y modificar" en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada: "J. Urrutia Ing. Civil, P. Gualdoni Constructor".



## Cine Teatro Belgrano

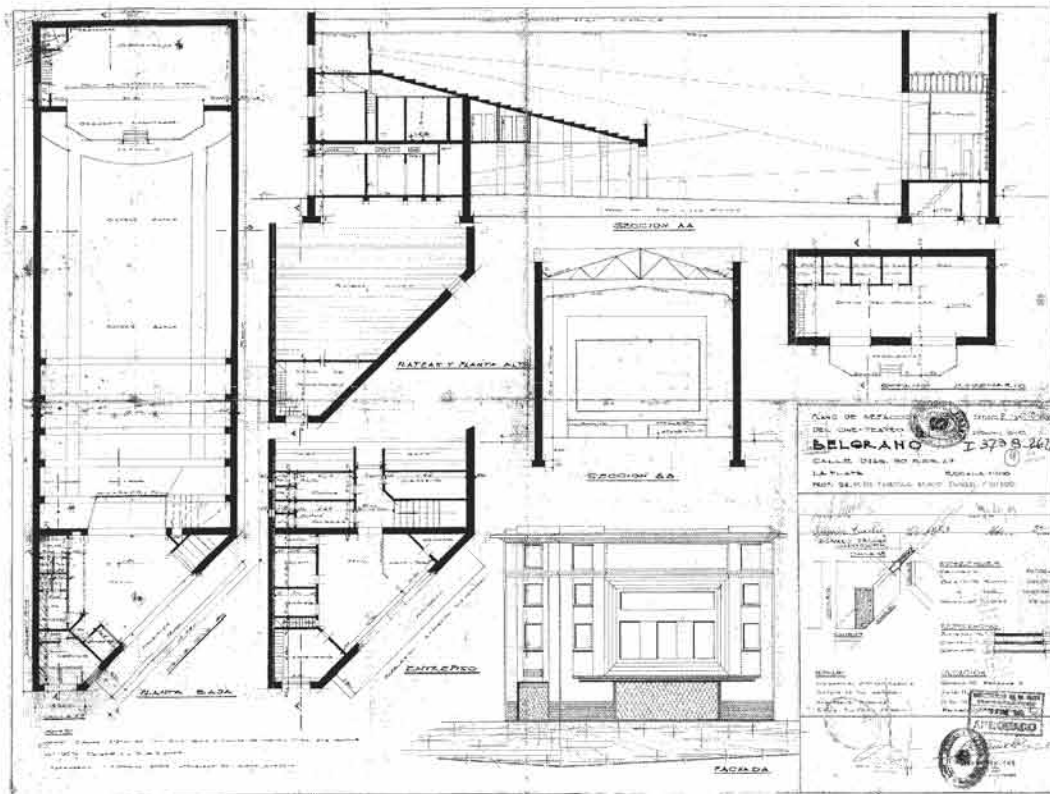
Ubicación: **Diagonal 80 esquina 49**

Año: **1930**

Propietario: **Arnaldo Roca**

Proyecto: **Juan Urrutia**

Constructor: **Pedro Gualdoni**



Fuentes gráficas: Manzana 373, Parcela 4. Exp. R -124-1930 “Arnaldo Roca solicita permiso para edificar Gran Cine Teatro Belgrano”; Exp. B-262-1960 “Francisco B. Isnardi y otros solicitan permiso para refaccionar Cine - Teatro Belgrano”, en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Vivienda

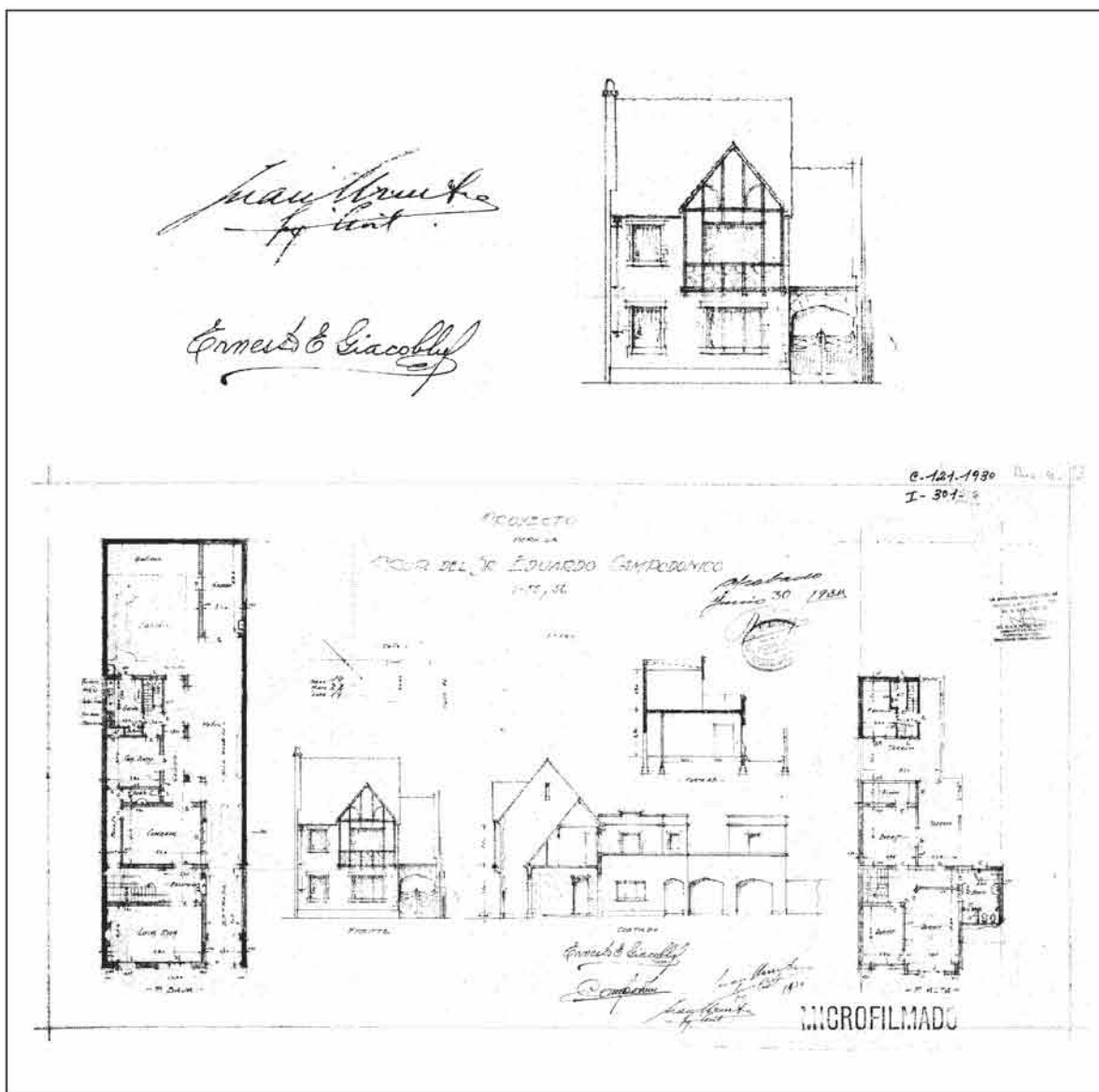
Ubicación: Avenida 1 entre 55 y 56

Año: 1930

Propietario: Eduardo Campodónico

Proyecto: Juan Urrutia

Constructor: Ernesto E. Giacobbe



Fuente gráfica: Manzana 301, Parcela 6. Exp. C - 121 - 1930 "Juan Urrutia solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada: "J. Urrutia Ing. Civil, E. E. Giacobbe y Hno. Constructor".

## Ingeniero Julio Alberto Barrios (1897- 28 de abril de 1964)



Nació en La Plata el 28 de octubre de 1897 y se graduó Ingeniero Civil e Hidráulico en la Universidad Nacional de esta ciudad en 1923, iniciando su profesión en 1924 como ingeniero en jefe de la Comisión de Estudios de Obras Sanitarias de la provincia de Buenos Aires y participando, activamente, en la primera comisión directiva del Centro de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires, creado en 1928. Desde 1926 hasta 1935 prestó servicios como ingeniero jefe de la Oficina Técnica de la Caja Popular de Ahorros perteneciente al Ministerio de Hacienda de la provincia de Buenos Aires y, entre 1940 y 1941, fue también miembro de su directorio. Trabajó como ingeniero y tasador en los Bancos “El Hogar Argentino” (1928-1950) y “Río de la Plata” (1940-1946), entre otras múltiples actividades (Diccionario Biográfico Contemporáneo, 1948).

“Su labor profesional fue una ininterrumpida sucesión de obras de cuya magnitud dará prueba cabal de que ellas pasan de las 1600”, contándose la casa del Círculo de Periodistas, el muelle de pescadores y la iglesia Stella María de Punta Lara; la Asociación Profesional del Turf; la Agremiación de Empleados por reunión; el Instituto Médico de Quilmes; la Capilla de las Hermanas de Jesús, en 57 entre 9 y 10; el Colegio de las Hermanas Canossianas en Berisso y ampliaciones del establecimiento de la misma Orden del barrio Los Hornos”. Para Liernur y Aliata (2004), el ingeniero Julio Barrios se distingue por “la heterogeneidad lingüística con que aborda una gran diversidad de temas arquitectónicos” que induce a asociar su actitud a la de los “eclecticos de la generación anterior. Según este esquema, su adscripción a la Arquitectura Moderna no supera la manipulación de ciertos recursos expresivos, tales como fachadas blancas y despojadas, incorporación de volúmenes cilíndricos o superficies curvas, ventanas circulares y otros elementos afines a la arquitectura náutica”. Su estudio desarrolló en forma paralela obras “en estilo”, como la sede del Jockey Club de la Provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, o recurrió al pintoresquismo californiano, como en la citada Iglesia Stella Maris de Punta Lara.

Entre sus múltiples realizaciones cabe destacar el “Paddock” del hipódromo del Jockey Club de La Plata y el moderno edificio en el encuentro de avenida 7 y calle 55 que le deparó en 1940 un premio a la mejor casa de renta, “considerada desde el punto de vista de su distribución, etc.”; la construcción del edificio del Instituto Médico Platense y las nuevas instalaciones del Club Estudiantes, sin olvidar esas dos magníficas realizaciones que son el Hotel Hermitage y el Chateau de Montenac en la ciudad de Mar del Plata (Diario El Argentino, 1940). En 1960 formaba parte también del directorio de dos importantes empresas “Juan F. Tetamanti” y “Viviendas Bonaerenses”, brindando día a día nuevas manifestaciones de su fecundo talento. Barrios (1938) entendía que, bajo la óptica de la función social de la ingeniería, un edificio “que se levanta no es sólo la solución de un problema individual de rentabilidad o vivienda, es un problema público de belleza, un problema económico de confort, un problema social de seguridad e higiene”.

Poco conocida es sin embargo su actividad como perito en casos de juicios de mensura como por ejemplo el iniciado por Tomás Folino “a los efectos de ratificar la superficie de un terreno de su propiedad” en la ciudad bonaerense de Avellaneda. Nombrado por el juzgado interviniente el 7 de agosto de 1931 e instruido por la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, Julio Barrios realizó la diligencia de mensura en mayo de 1932, mereciendo la aprobación de esa dirección, que consideró la operación practicada “técnica y geométricamente bien ejecutada” y “conforme a lo prescripto en las Instrucciones generales para Agrimensores, Código de Procedimientos en lo Civil y Comercial y demás disposiciones vigentes” (MOP-AHG, 1932).

En el sector comprendido entre avenidas 44, 60,1 y 7, encontramos 5 obras de su autoría construidas entre 1924 y 1932, período que se corresponde con la primera etapa de su ejercicio profesional, según Liernur y Aliata, más próximo en expresiones formales a los “eclecticos de la generación anterior”.





## Vivienda

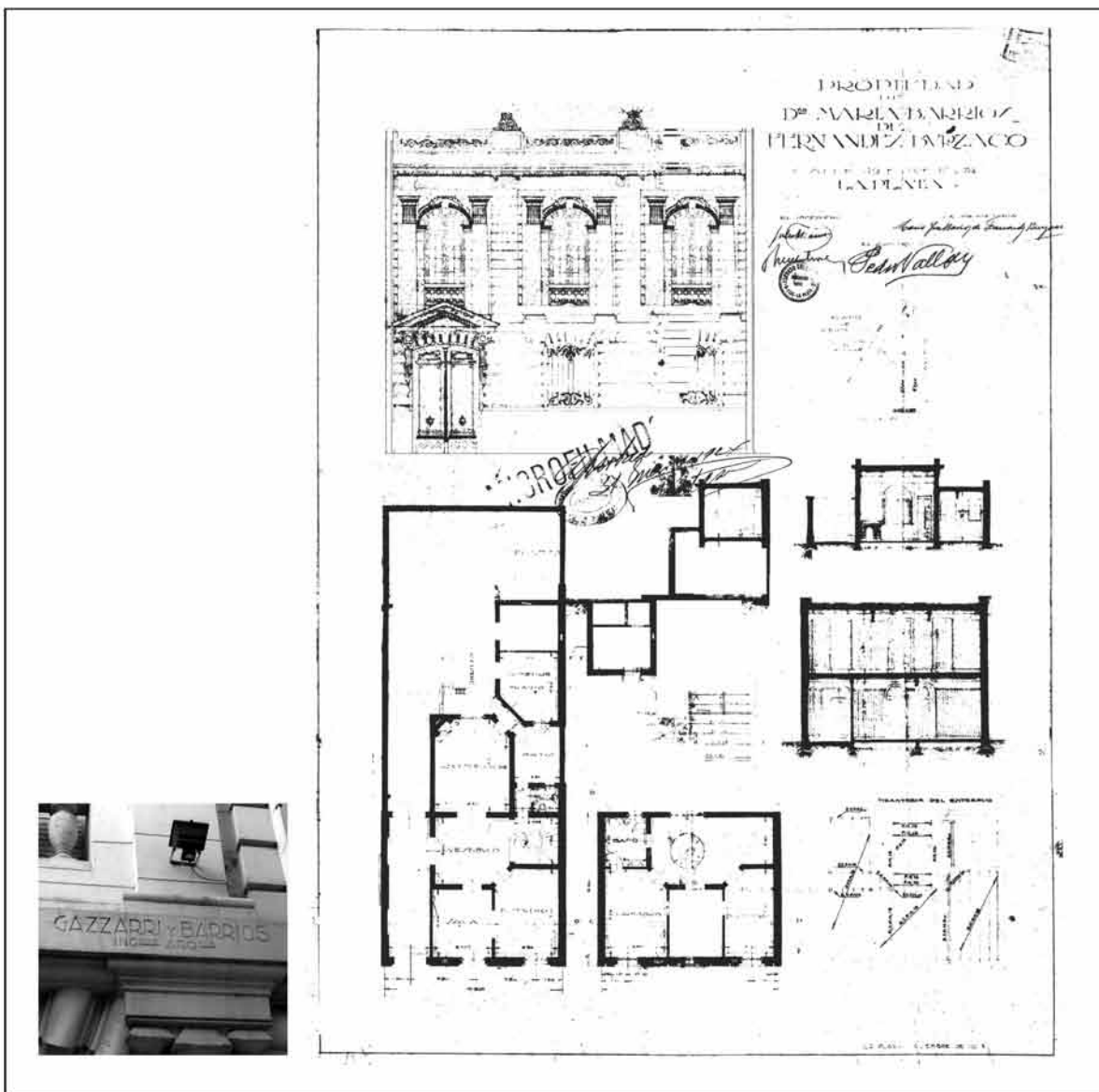
Ubicación: Calle 49 entre 12 y Diagonal 74

Año: 1924

Propietario: María Barrios de Fernández Burzaco

Proyecto: Julio A. Barrios, Ings. Gazzarri, Alfredo Della Croce

Constructor: Pedro Vallone



Fuentes gráficas: Manzana 641, Parcela 9. Exp. B-41-1924 "María Barrios de Fernández Burzaco solicita permiso para edificar" en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Barrios Julio A. (1941), "Obras ejecutadas hasta 1941". Buenos Aires Editorial La Vida Industrial Argentina.





## Vivienda

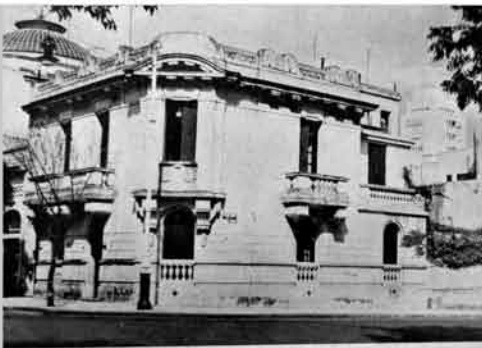
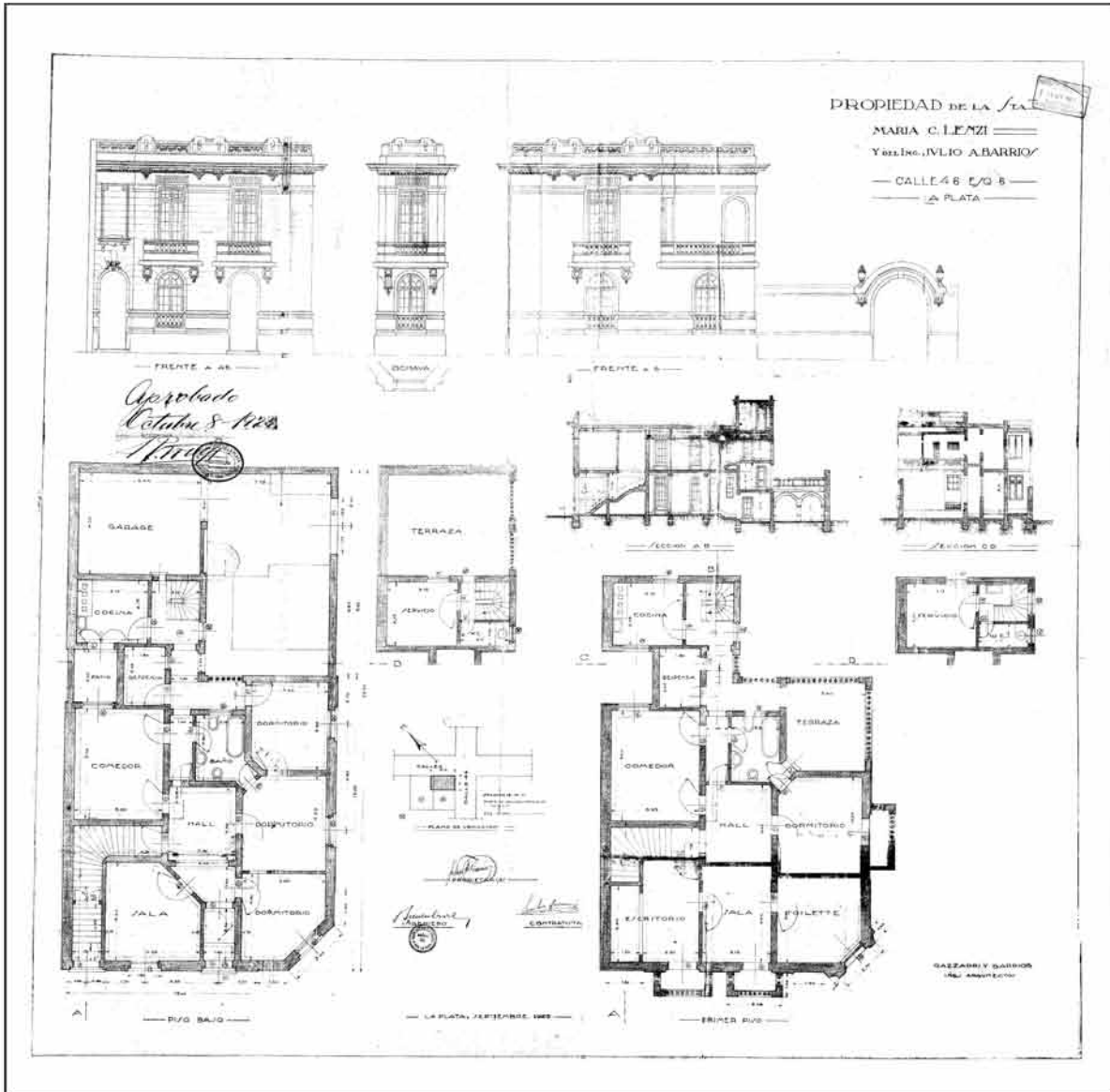
Ubicación: Calle 46 esquina 6

Año: 1925

Propietarios: Julio A. Barrios y María C. Lenzi

Proyecto: Julio A. Barrios e Ing. Alfredo Della Croce

Constructor: Santos Farroni



Fuentes gráficas: Manzana 389, Parcela 10. Exp. B-211-1925 "Julio A. Barrios y María C. Lenzi solicitan permiso para edificar" en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Barrios Julio A. (1941) "Obras ejecutadas hasta 1941". Buenos Aires. Editorial La Vida Industrial Argentina.



## Vivienda

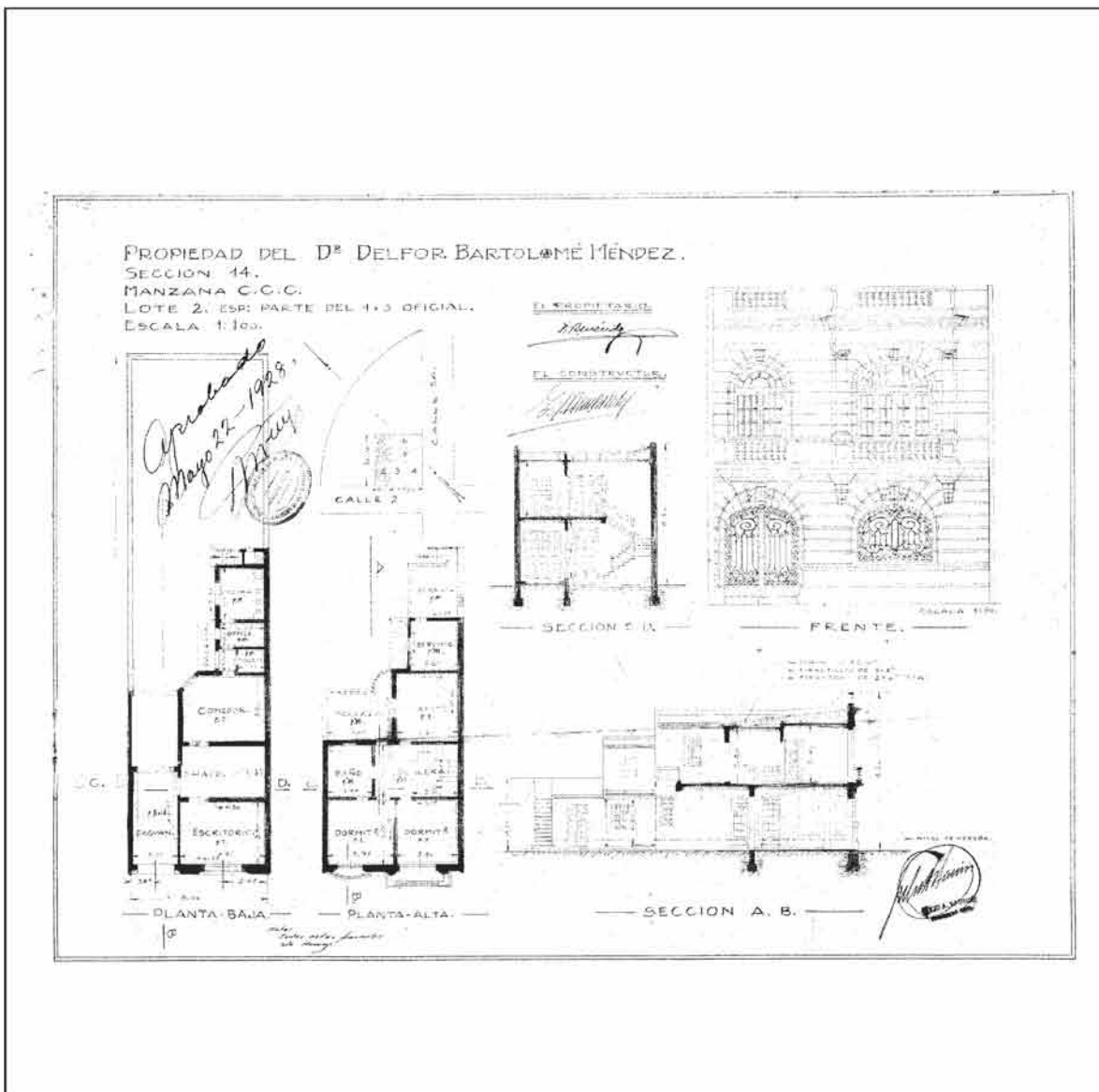
Ubicación: Calle 2 entre 53 y 54

Año: 1928

Propietario: Delfor Méndez

Proyecto: Julio A. Barrios

Constructor: E. Chiusaroli



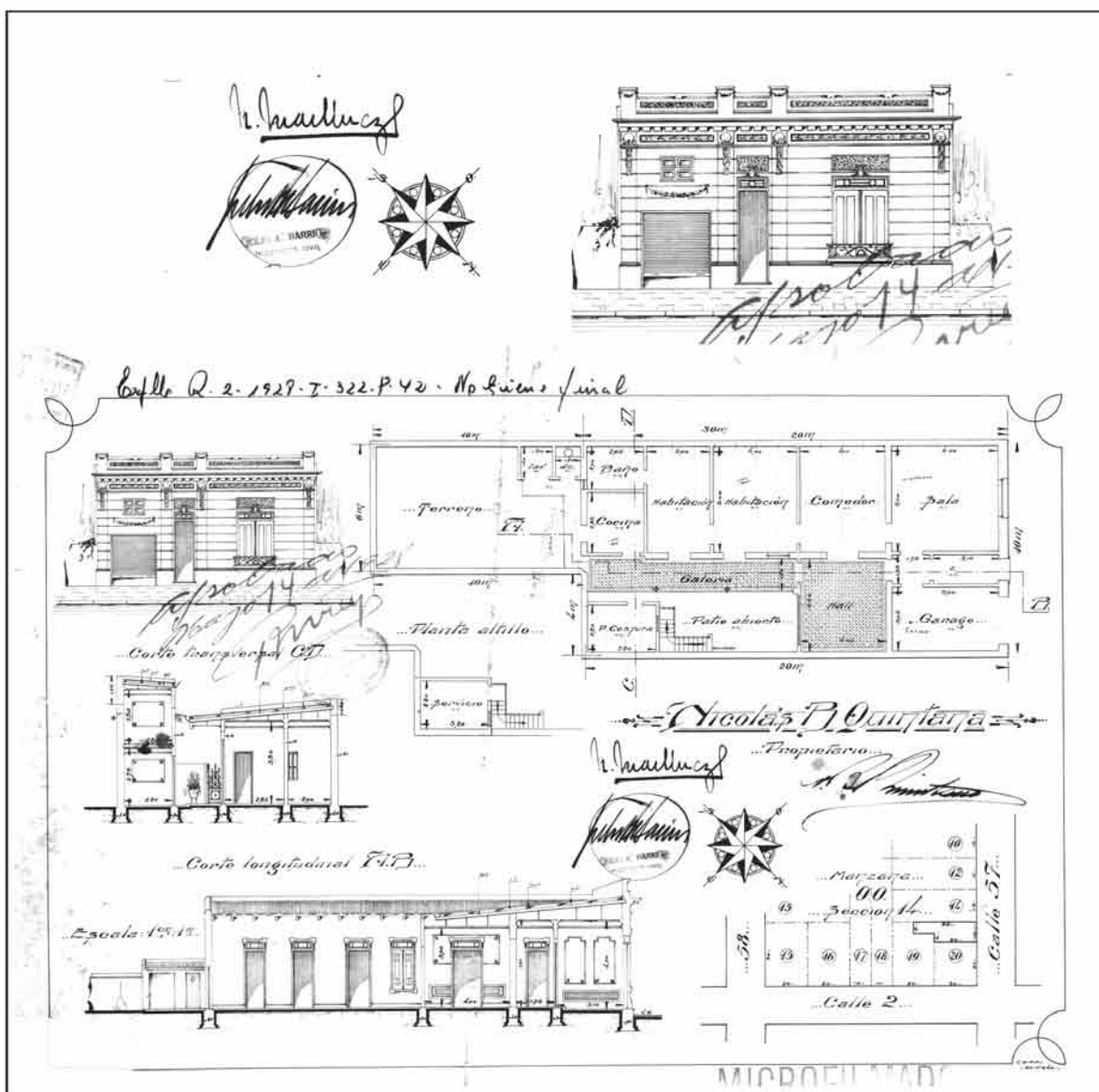
Fuentes gráficas: Manzana 298, Parcela 11. Exp. M - 131 - 1928 "Dr. Delfor B. Méndez solicita permiso para edificar" en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Bajo relieve en fachada: "Julio Barrios Ing. Civil. E. Chiusaroli Constor."

Barrios Julio A. (1941) "Obras ejecutadas hasta 1941", Buenos Aires. Editorial La Vida Industrial Argentina. Bajo relieve en fachada: "Julio Barrios Ing. Civil. E. Chiusaroli Constor."



## Vivienda

Ubicación: Calle 57 entre 2 y 3  
Año: 1928  
Propietario: Nicolás B. Quintana  
Proyecto: Julio A. Barrios  
Constructor: Nicolás Martines



Demolida

Fuente gráfica: Manzana 322, Parcela 42. Exp. Q-2-1928 "Nicolás Quintana solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Dibujo de plano: CEPPI.



## Salón negocio y vivienda

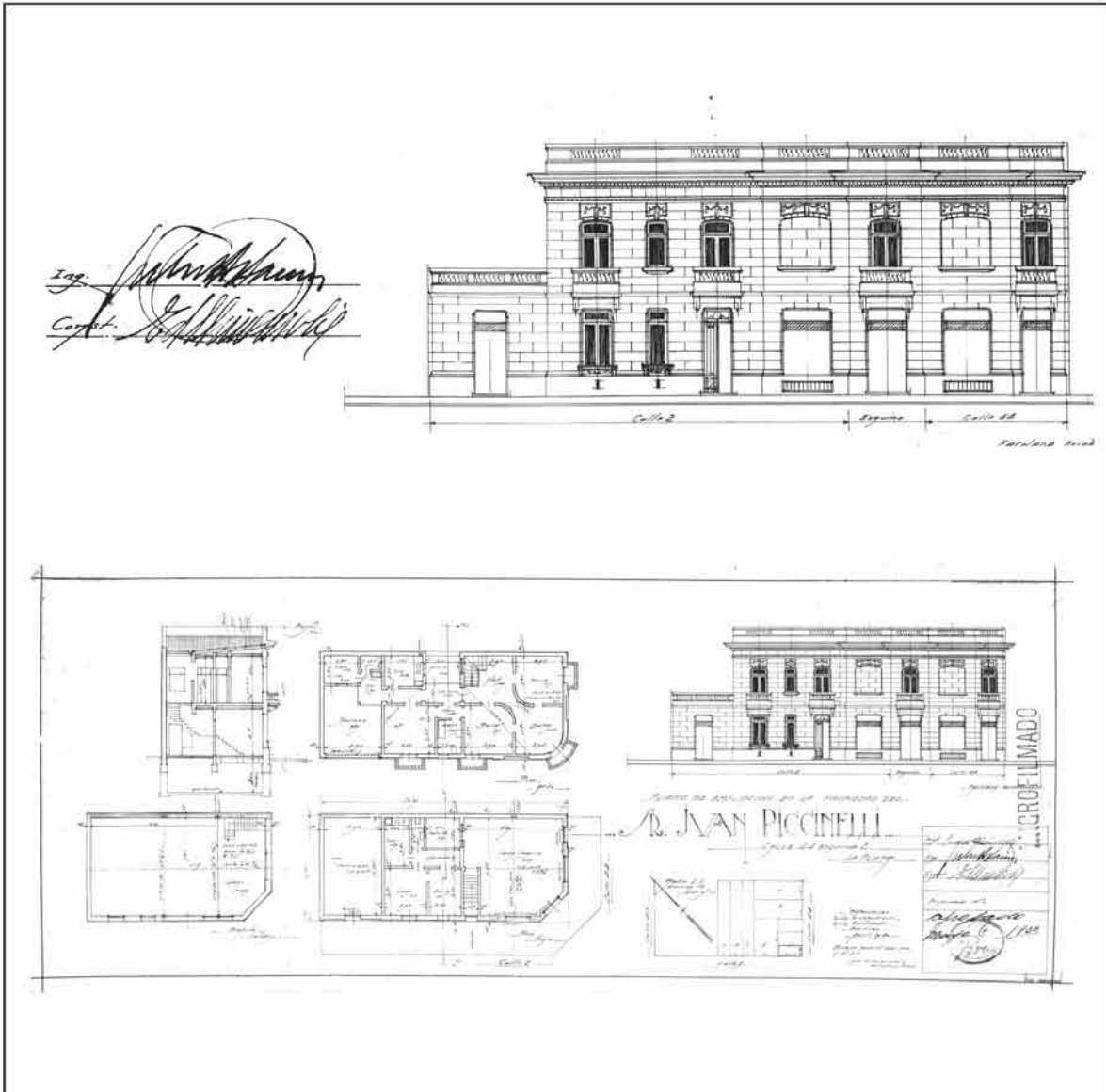
Ubicación: **Calle 2 esquina 44**

Año: **1930**

Propietario: **Ivan Piccinelli**

Proyecto: **Julio A. Barrios**

Constructor: **E. Chiusaroli**



Fuente gráfica: Manzana 216, Parcela 26 - 27. Exp. P-93-1930 "Ivan Piccinelli solicita permiso para edificar y ampliar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Vivienda

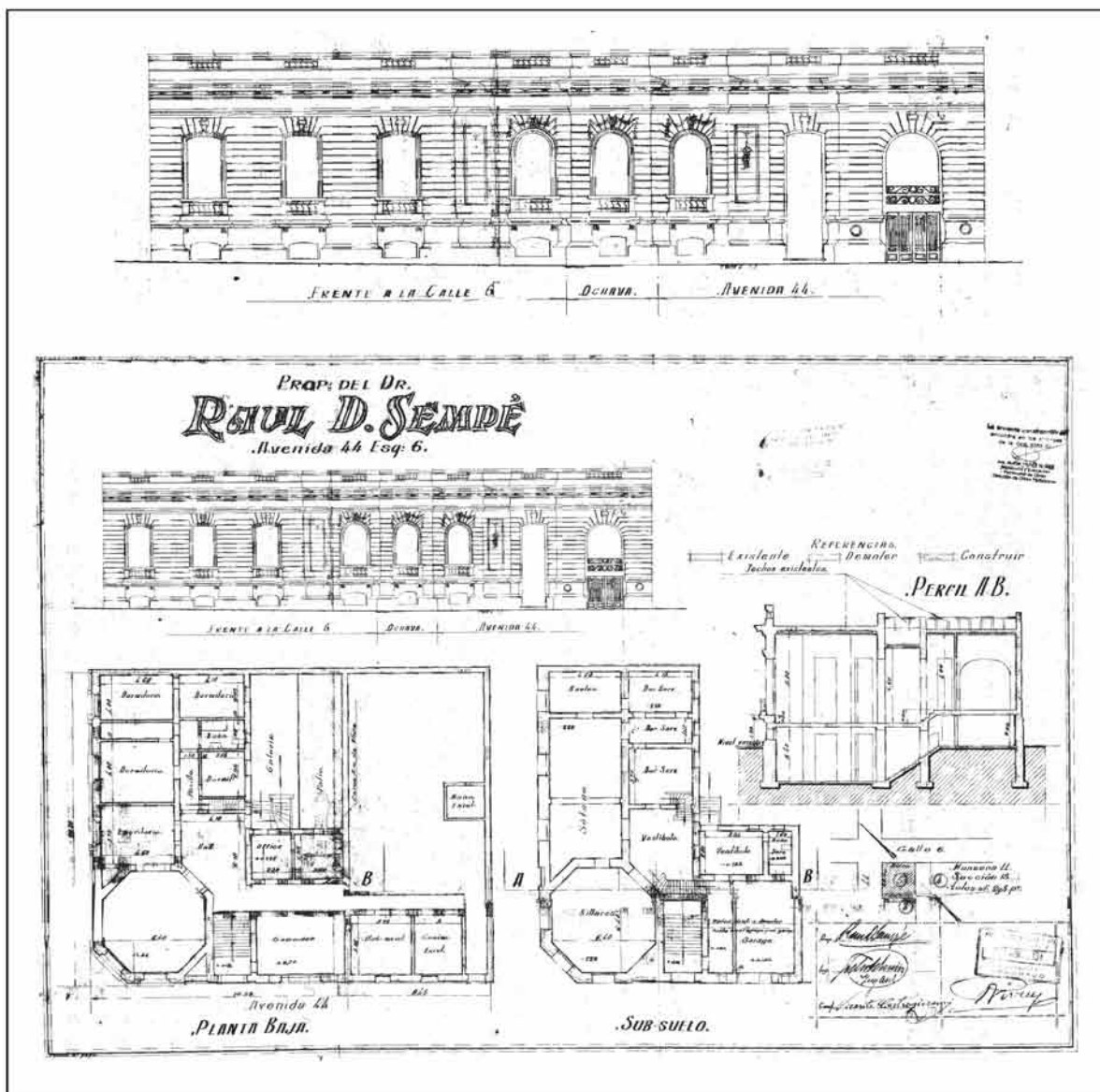
Ubicación: Avenida 44 esquina 6

Año: 1931

Propietario: Raúl D. Sempé

Proyecto: Julio A. Barrios

Constructor: Vicente Castrogiovani



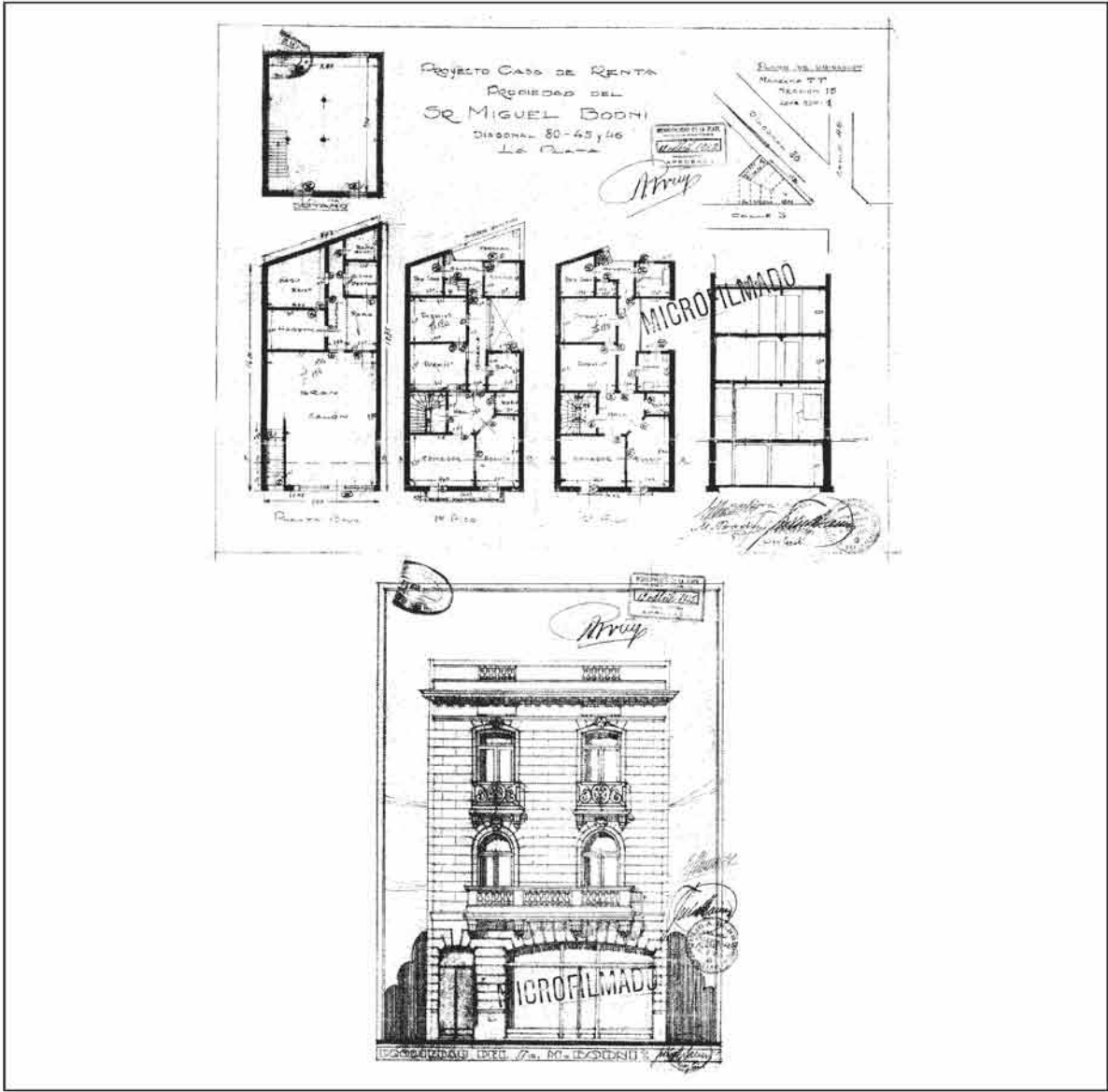
Fuentes gráficas: Manzana 387, Parcelas 1 y 17. Exp. S - 91 - 1931 "Dr. Raúl D. Sempé solicita permiso para edificar" en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Barrios Julio A. (1941), "Obras Ejecutadas hasta 1941", Buenos Aires: Editorial La Vida Industrial Argentina.





# Casa de Renta y salón negocio

Ubicación: Diagonal 80 entre 45 y 46  
 Año: 1932  
 Propietario: Miguel Bondi  
 Proyecto: Julio A. Barrios  
 Constructor: E. Chiusaroli



Fuentes gráficas: Manzana 308, Parcela 9. Exp. B - 41 - 1932, "Miguel Bondi solicita permiso para edificar" en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.  
 Barrios Julio A. (1941): "Obras Ejecutadas hasta 1941". Buenos Aires: Editorial la Vida Industrial Argentina.





## Vivienda

### Vivienda

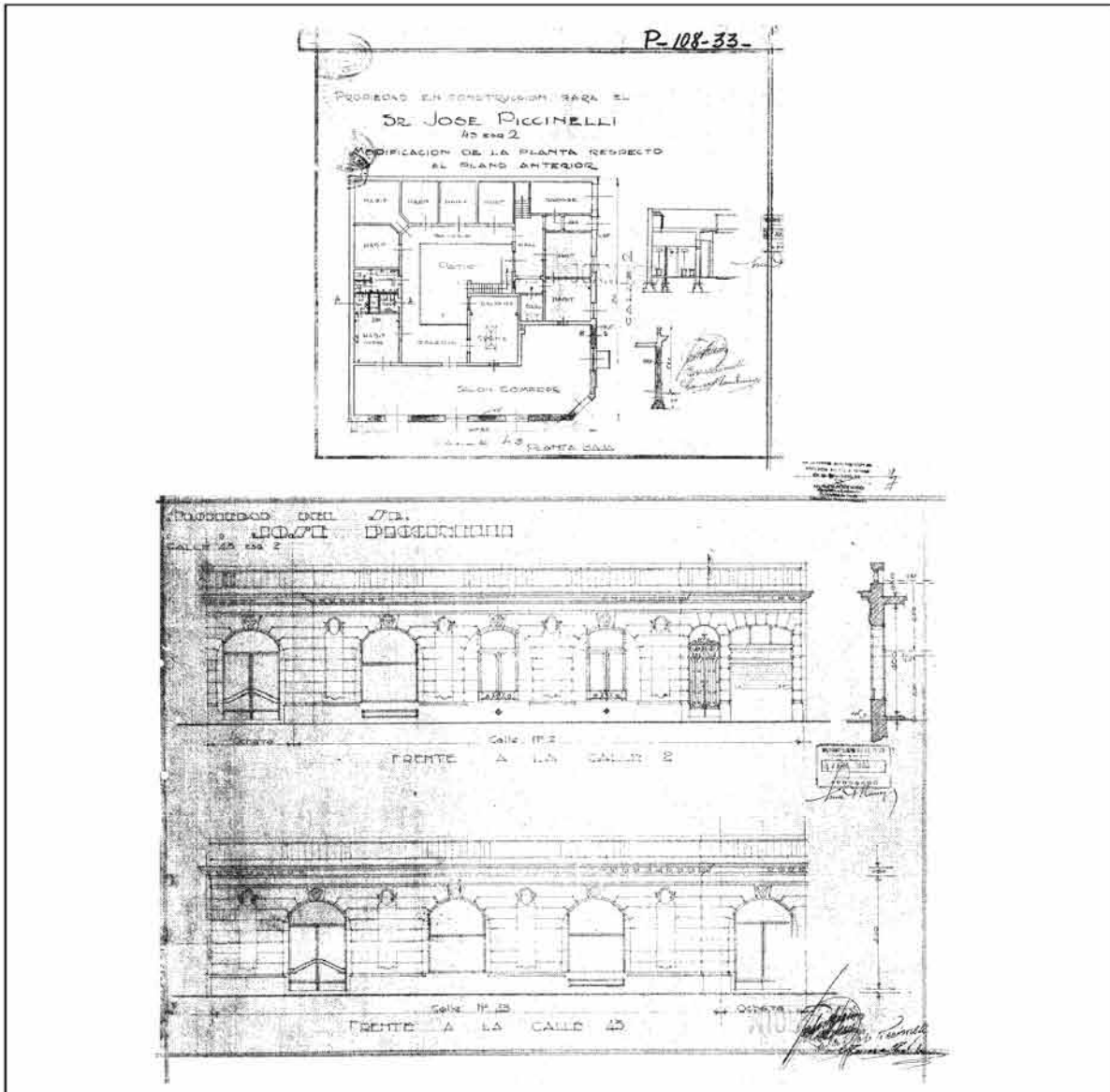
Ubicación: Calle 43 esquina 2

Año: 1933

Propietario: José Piccinelli

Proyecto: Julio A. Barrios

Constructor: Tomaso Tamburini



Fuentes gráficas: Manzana 228, Parcela 13. Exp. P-41-1933, P-108-1933, "José Piccinelli solicita permiso para edificar y refaccionar" en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Barrios Julio A. (1941), "Obras ejecutadas hasta 1941", Buenos Aires: Editorial La Vida Industrial Argentina.



## Casa de Renta y salones negocio

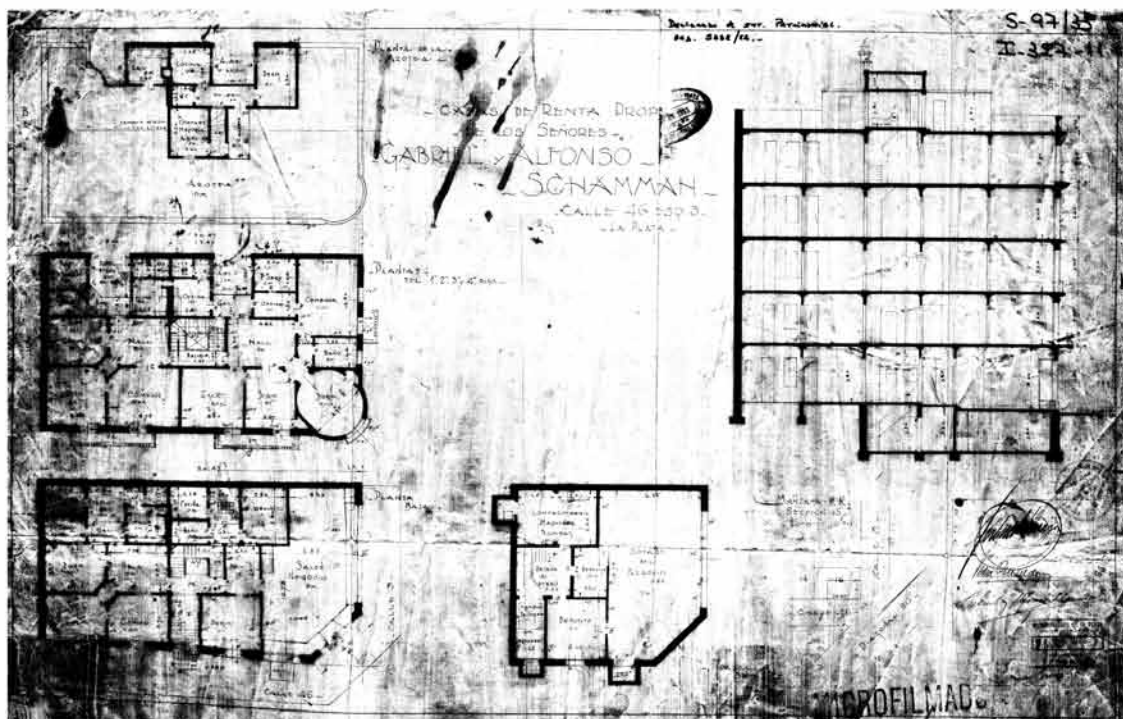
Ubicación: Calle 46 esquina 3 y Diag. 80

Año: 1933

Propietario: Gabriel y Alfonso Schamman

Proyecto: Julio A. Barrios

Constructor: Pedro Gualdoni



Fuentes gráficas: Manzana 327, Parcela 11. Exp. S-97-1933, "Gabriel y Alfonso Schamman solicitan permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Barrios Julio A. (1941), "Obras ejecutadas hasta 1941", Buenos Aires: Editorial La Vida Industrial Argentina.

## Ingeniero Félix Nieva (1896- 17 de marzo de 1981)



*Félix Nieva*  
*Ing. Civil*

“El Centro de Ingenieros Provincia de Buenos Aires reconoce en el ingeniero Nieva a un distinguido consocio desde la primera hora de la Institución, en el lejano año 1928” (RI-CIPBA, 1981). Así reza un texto de la revista editada por ese Centro al rendirle homenaje a su “socio fundador”, integrante con el ingeniero Vicente Añón Suárez, entre otros, de la primera comisión en 1928 y directivo, en el año de su fallecimiento (1981).

Nació en Carhué, partido de Adolfo Alsina el 23 de junio de 1896. Estudió en el Colegio Nacional y egresó ingeniero civil e hidráulico de la Facultad de Ciencias Exactas, Físico, Matemáticas y Astronómicas de la Universidad Nacional de La Plata el 23 de febrero de 1922, acreditándose en la provincia un día más tarde (MOP-AHG, 1882-1932: foja 159). Ese mismo año fue nombrado en la Dirección de Puentes y Caminos del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires y al escindirse esa repartición, pasó a integrar el plantel profesional de la nueva Dirección de Hidráulica, donde fue ocupando todos los cargos técnicos hasta llegar a Director, función que desempeñó, ininterrumpidamente, durante 16 años.

Dejó la Dirección de Hidráulica al ser nombrado Subsecretario de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, función que cumplió hasta el día que renunció para jubilarse en la administración provincial. Fue, asimismo, miembro del Consejo de Vialidad, presidente de los

Consejos de Desagües y de Obras Públicas, y del Consejo Permanente de Servicios Eléctricos de la Provincia de Buenos Aires. Representó al Estado provincial integrando numerosas comisiones especiales, entre ellas formó parte de la Comisión Redactora del Código de Aguas para la provincia de Buenos Aires en 1936, un proyecto que sancionado en 1939 recogió antecedentes del derecho provincial comparado y el derecho internacional. Entre 1942 y 1944 fue presidente de la Asociación Mutualista de Empleados de Obras Públicas, fundada en 1935, y con Napolitano (1972) agregamos que se reintegró a la administración pública por invitación del Interventor Federal en la Provincia, doctor Félix Trigo Viera, para formar parte de su gabinete como Ministro de Obras Públicas, función que desempeñó entre 1962 y 1963, culminando así su carrera administrativa en la provincia de Buenos Aires.

Terminada esa larga etapa en la función pública, ejerció la actividad profesional privada, actuando con la firma Gilbert y Cía., en la Capital Federal y como ingeniero consultor para las obras de aprovechamiento de recursos hídricos en las provincias de Salta y Tucumán. En 1923 ratificó su firma en el Registro de Patentes y Constructores del Municipio de La Plata para ejercer como proyectista, director y/o ejecutor de obras y, entre 1922 y 1927, acreditó 9 obras en el sector comprendido entre avenidas 1, 7, 44 y 60, destinadas preferentemente a viviendas de familia, muchas de ellas demolidas.



## Vivienda

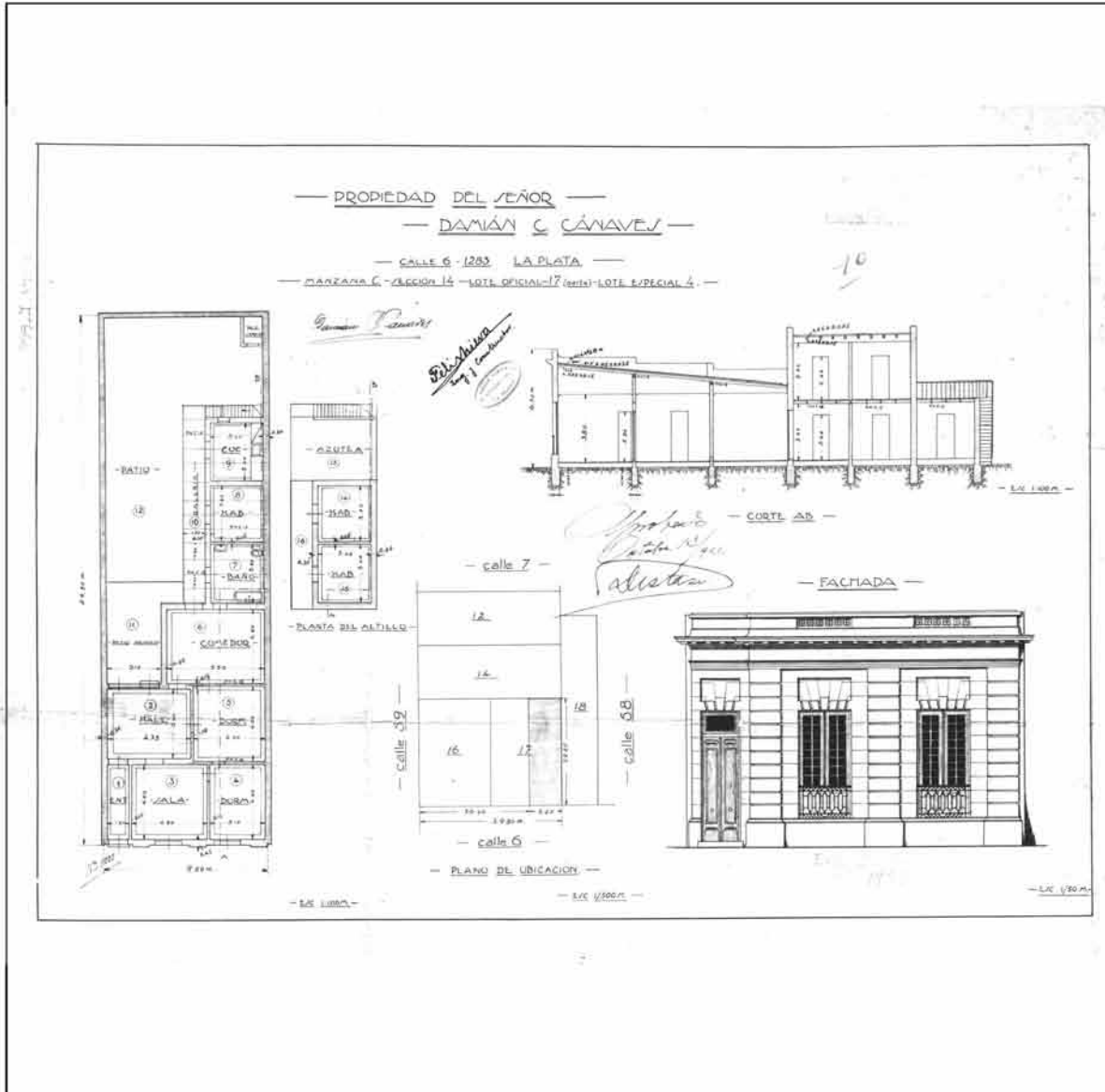
Ubicación: Calle 6 n° 1283 entre 58 y 59

Año: 1922

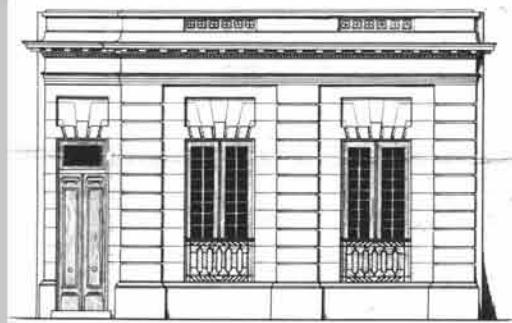
Propietario: **Damián C. Cánaves**

Proyecto: **Félix Nieva**

Constructor: **Félix Nieva**



Demolida



Fuente gráfica: Manzana 399, Parcela 7. Exp. C-137-1922, "Damián C. Cánaves solicita permiso edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## Casa de Renta y salón negocio

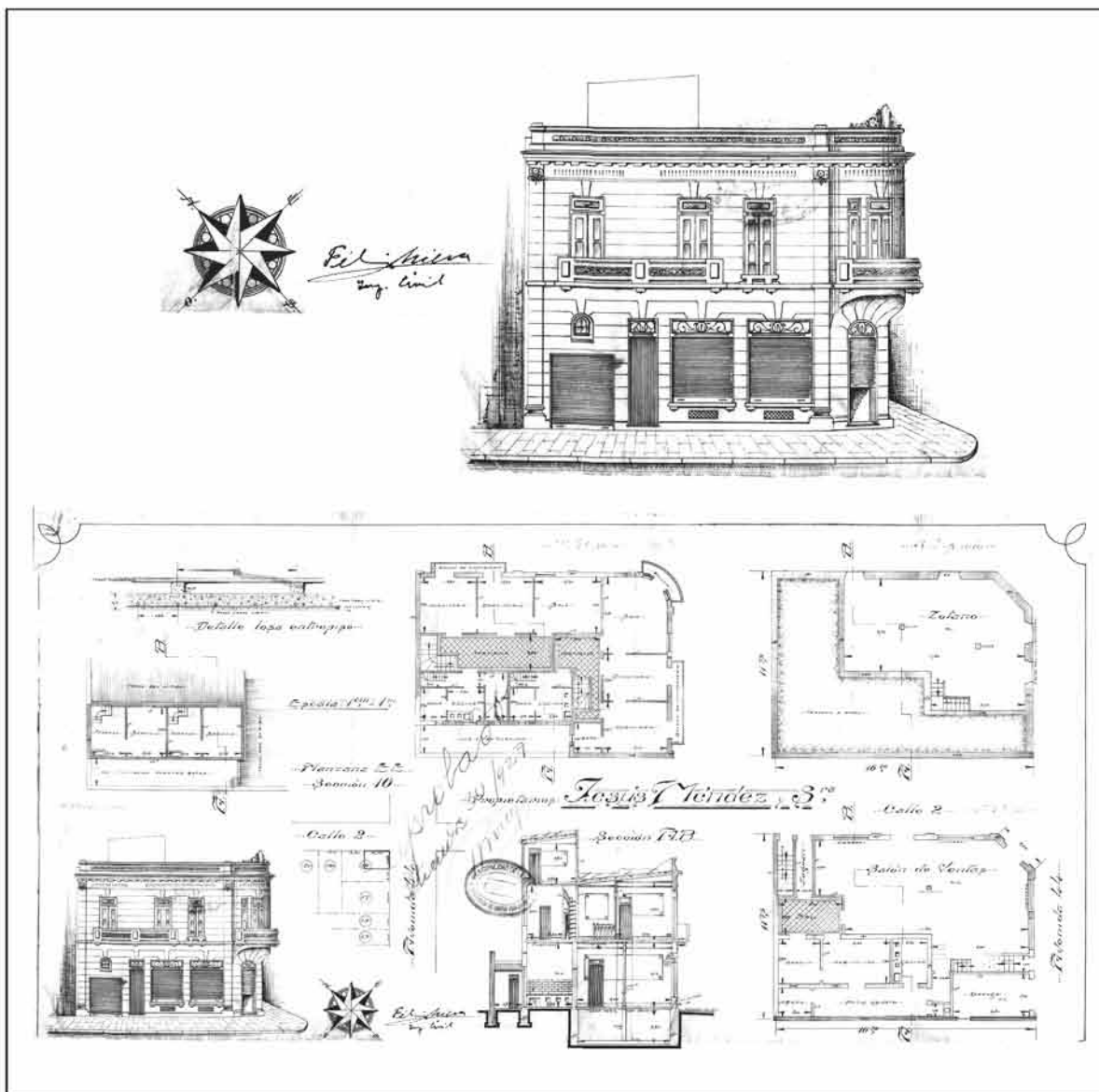
Ubicación: Avenida 44 esquina 2

Año: 1927

Propietario: Jesús Méndez

Proyecto: Félix Nieva

Constructor: No consigna en plano



Fuente gráfica: Manzana 229, Parcela 14. Exp. M - 243 - 1927, "Jesús Méndez y Sra. solicitan permiso edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Dibujo de plano: "Ceppi".



## Vivienda

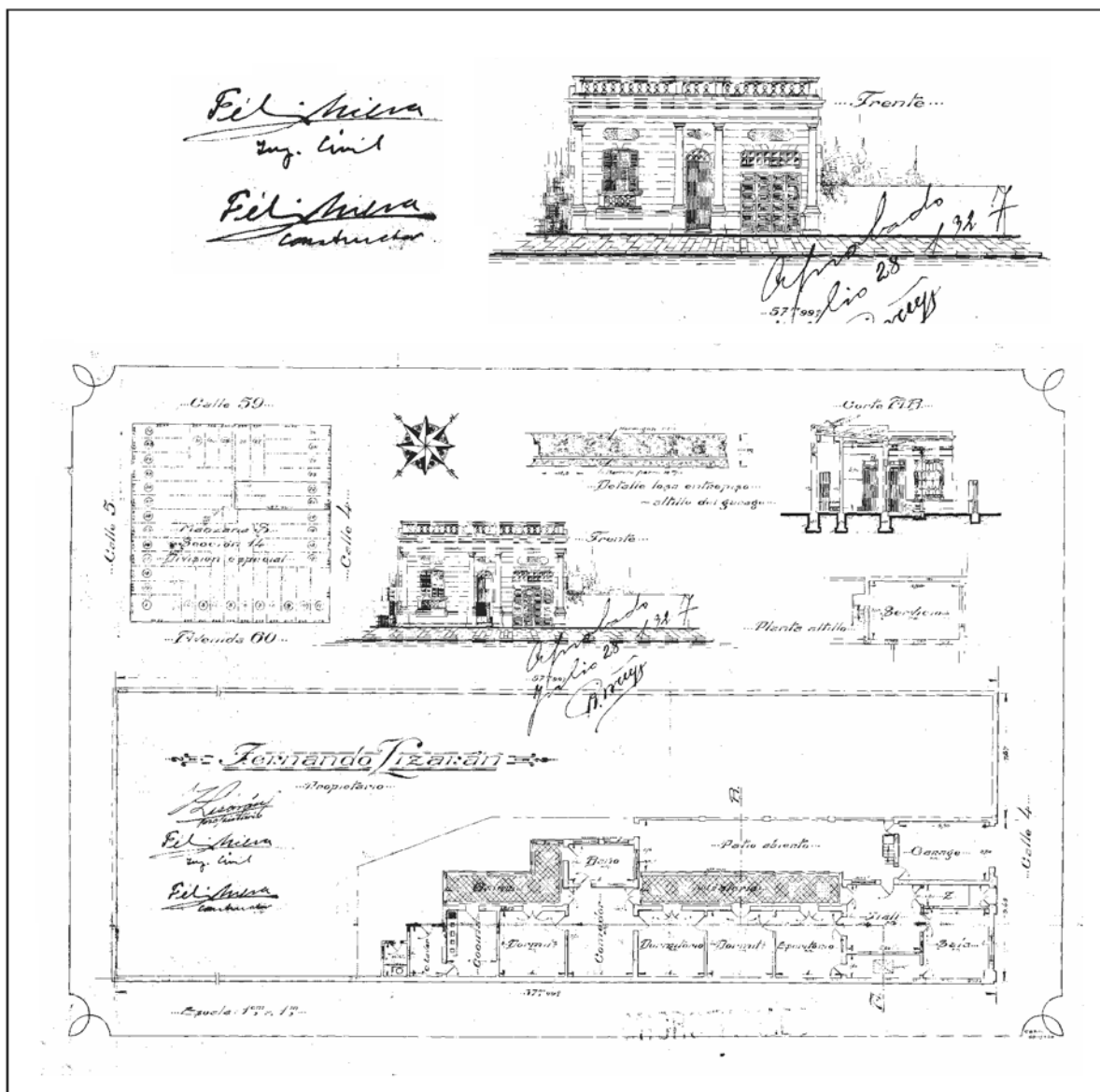
Ubicación: Calle 4 entre 59 y 60

Año: 1927

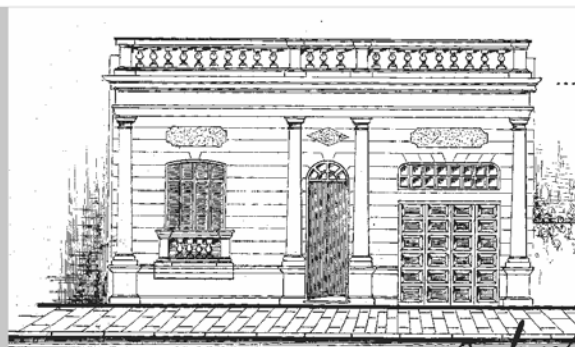
Propietario: Fernando Lizarán

Proyecto: Félix Nieva

Constructor: Félix Nieva



Demolida



Fuente gráfica: Manzana 367, Parcela 3ab. Exp. L-123-1927, "Fernando Lizarán solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Dibujo de plano: Ceppi.





## Vivienda y salón negocio

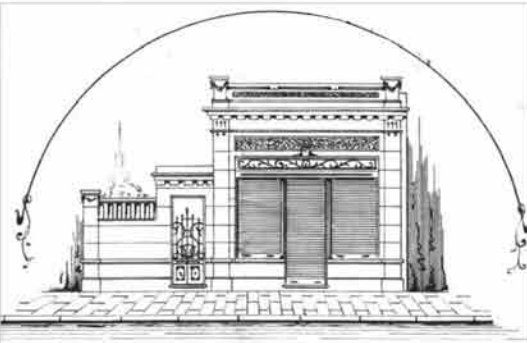
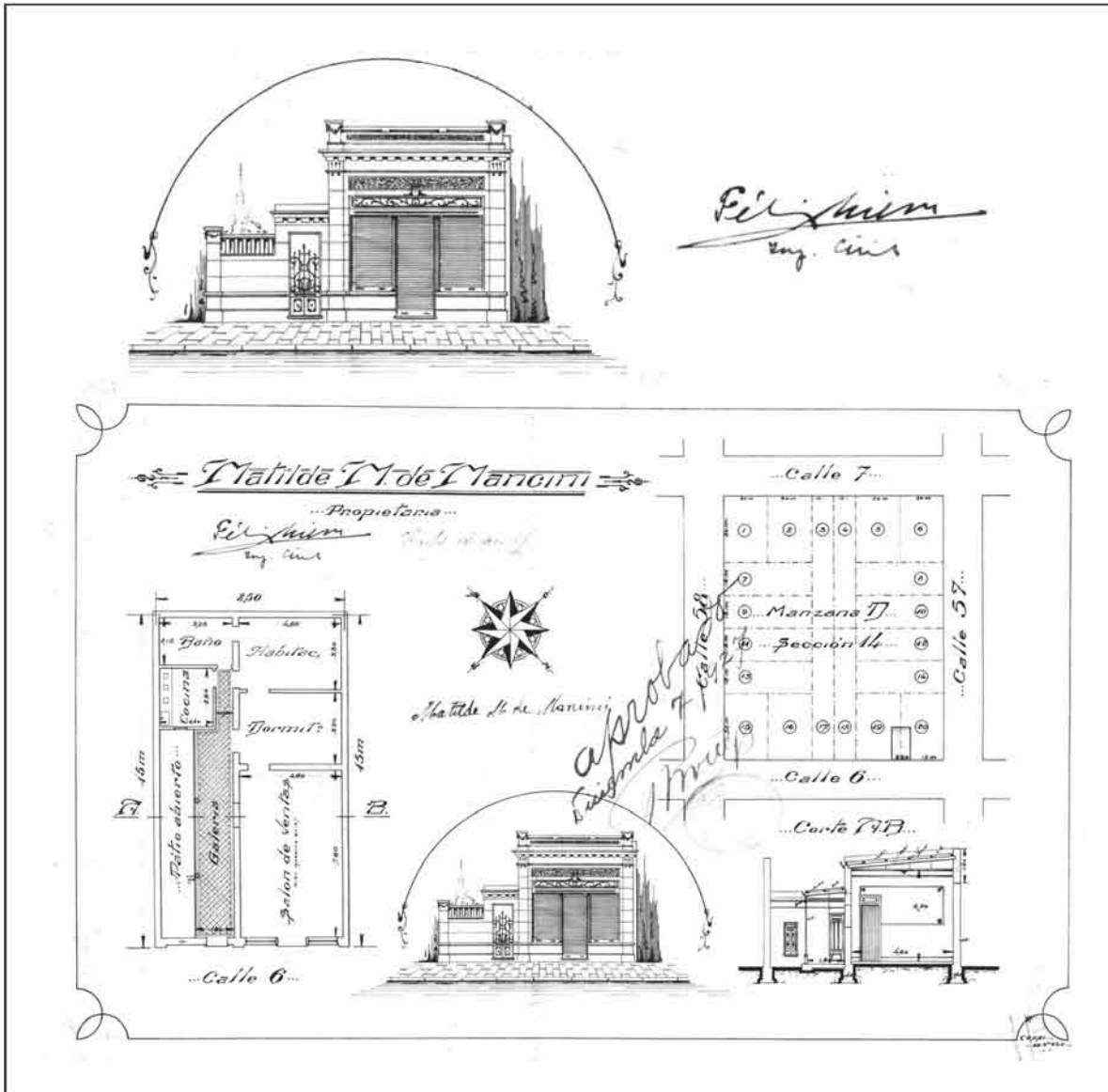
Ubicación: Calle 6 entre 57 y 58

Año: 1927

Propietario: Matilde M. de Mancini

Proyecto: Félix Nieva

Constructor: Carlos A. Maggi



Demolida

Fuente gráfica: Manzana 398, Parcela 2a. Exp. M-294-1927, "Matilde M. de Mancini solicita permiso edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Dibujo de plano: Ceppi.



## Vivienda

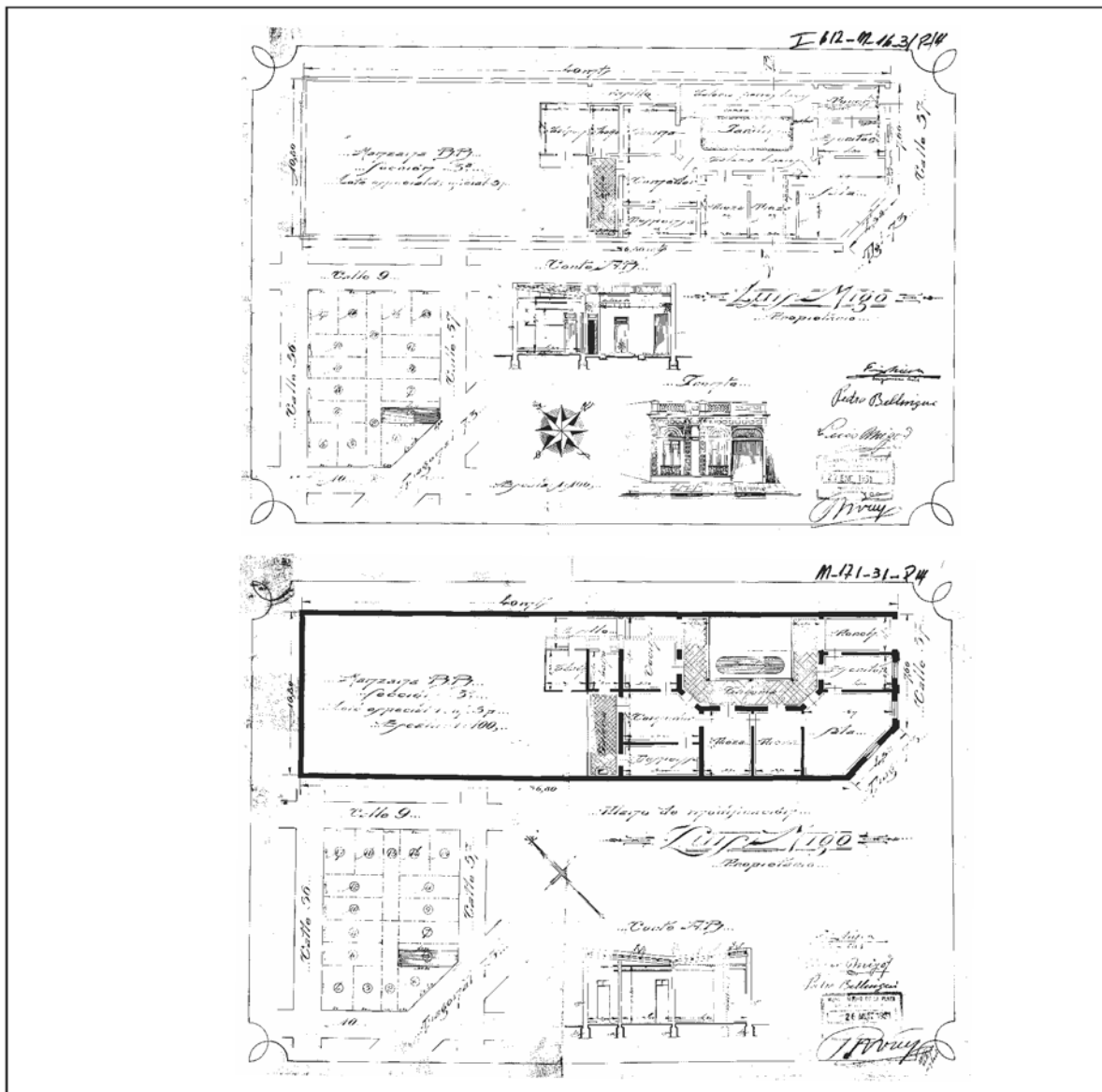
Ubicación: Calle 57 y Diag. 73

Año: 1931

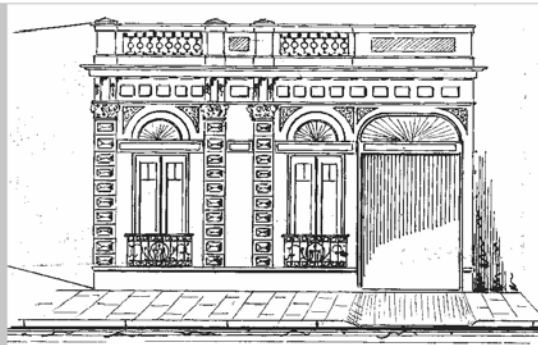
Propietario: Luis Migo

Proyecto: Félix Nieva

Constructor: Pedro Bellingui



Demolida



Fuentes gráficas: Manzana 612, Parcela 14. Exp. M-16-1931, M-171-1931; "Luis Migo solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata. Dibujo de plano: Ceppi.



## Vivienda

Ubicación: Calle 55 N° 312 entre 1 y 2

Año: 1932

Propietario: Félix Nieva

Proyecto: Félix Nieva

Constructor: Félix Nieva



Fuente gráfica: Manzana 301, Parcela 39. Exp. N - 6 - 1932, "Félix Nieva solicita permiso para edificar", en Archivo de Obras Particulares. Municipalidad de La Plata.



## **ANEXO BIOGRÁFICO**



“Este homenaje tributado a un año de su lamentable desaparición material (1953), permite evocar y poner de relieve, con la perspectiva del tiempo, que sedimenta las acciones y perfila los caracteres, toda la amplitud de su obra múltiple y valiosísima, su contribución a la ingeniería y a la sociedad y destacar el volumen de su personalidad moral, de la que se desprenden elevados ejemplos y enseñanzas de su conducta durante una larga existencia fecunda y laboriosa. En todas sus actividades y funciones, a través de toda su vida, se distingue por la vocación, como aptitud natural desarrollada, a la ingeniería y a sus problemas, y sobre todo por un sentido innato del deber, por su dedicación, energía, integridad, sinceridad, y permanente entusiasmo que ponía en todas sus acciones, cualquiera fuera el carácter de ellas; ya sea como profesional, profesor, funcionario, ciudadano o, en su ejemplar vida de familia. Esos atributos están presentes en todos sus antecedentes profesionales ya sea como estudiante, ejerciendo con el carácter de ayudante topógrafo excursiones de estudios geológicos en la Comisión de Límites con Chile, en zonas tan virtualmente alejadas como el sur de la zona cordillerana; o después de egresado en 1903, en diversas comisiones de estudio de líneas ferroviarias en Santa Fe, Mendoza, Chaco, en líneas de montaña en Córdoba y en Inspección de Ferrocarriles Nacionales actuando en la zona norte con asiento en Tucumán; y más tarde como Director Técnico para la construcción del Cable Carril de Chilecito a la Mejicana. En todas estas funciones o trabajos se pone de manifiesto ese cariño a nuestra noble profesión de ingeniero que lo distinguió toda su vida y que le hace preferir el modo de vivir accidentado, adquiriendo experiencia, carácter y capacitación profesional, experimentando la maravillosa sensación de las realizaciones ingenieriles, a la vida cómoda o muelle de ocupaciones secundarias.

Después de ese período sus funciones dirigentes se hacen más importantes y de responsabilidad, y en esta ciudad (La Plata) ejerce con notable acierto el cargo de Director de Obras Públicas de la Municipalidad en una época que se caracterizó por las iniciativas, progreso acelerado y realizaciones; es también entonces, Profesor y Vicedirector de la Escuela Industrial; y luego, su experiencia, versación y profundos conocimientos, se ponen al servicio de la Cátedra como Profesor en nuestra Facultad de Ingeniería, en donde sus grandes méritos y aptitudes lo llevan a desempeñar exitosamente los eminentes cargos de Consejero Académico, Delegado Interventor, culminando como Decano de la Facultad [...] Su vocación de ingeniero lo induce a actuar ya sea como ingeniero consultor o Representante Técnico de empresas de construcciones Navales [...] realiza una notable tarea en el Ministerio de Obras Públicas de esta provincia (Buenos Aires) ocupando el elevado cargo de Subsecretario del Ministerio; y por la creación de los Consejos de Obras Públicas y Vialidad, en ese período, fue Presidente de dichos organismos, en sus primeros años de funcionamiento, en los cuales tuvo preponderante intervención en el Proyecto de las Leyes y Reglamentación de Obras Públicas y Vialidad, que se sancionaron creándose, por la primera Ley el Consejo Profesional de Ingeniería, el que ha tenido una función y gravitación fundamental en el ejercicio de nuestra profesión, no sólo en nuestra provincia sino también en todo el país. En sus múltiples actividades, más tarde, ocupó el cargo de Administrador del Ferrocarril Provincial, desde 1935 a 1945; después nuevamente Subsecretario de Obras Públicas; ejerció la dirección de la revista del Centro Universitario y la Dirección, también de las Publicaciones de la Facultad de Ciencias Físico-matemáticas; e incansablemente con su espíritu e inteligencia en plena luminosidad, en el momento de su desaparición era miembro del Consejo Profesional de la Ingeniería; representando a los ingenieros civiles. En todas esas actividades denotaba una destacada personalidad: racional, cuidadoso en los detalles, profundamente analítico, firme en sus convicciones y claro en sus conclusiones; pero siempre animado de una naturaleza intensamente humana. En todos los organismos que presidió lo hizo con dignidad e imparcialidad, distinguiéndose por la serenidad y mesura en que basaba su juicio orientador y la habilidad para expresarlo en palabras concisas y con una perfecta dicción” (Texto en R-CIPBA, 1953--1954).



### Balbín, Valentín (1851-1901).



“Era uno de los más jóvenes estudiantes del primer grupo inscripto en el Departamento de Ciencias Exactas de la universidad bonaerense iniciada en 1865. Había cumplido recién 14 años cuando ingresó en el departamento citado obteniendo su diploma de ingeniero, el año 1870, con su celebrado trabajo sobre aguas corrientes. Los desvelos de Rivadavia y Carlos Pellegrini no habían podido dotar de aguas purificadas a Buenos Aires, hasta que la epidemia de cólera de 1868 –no muy bravía- determinó el alzamiento de la población. Don Juan Coghlan inició hacia 1869 los primeros trabajos de dotación de agua a la ciudad y la visión de Balbín le hizo advertir, siendo casi un niño, que el problema afectaba contornos de real tragedia, según se comenzó a ver no mucho después. Apenas diplomado el ingeniero Balbín, fue becado por el gobierno de la provincia para trabajar junto a otro gran ingeniero inglés, encargado entonces, en 1870 de proyectar el puerto de Buenos Aires: el ingeniero de la Trove Bateman.

Comprendió entonces que debía continuar sus estudios por lo que se alejó del país, rumbo a Inglaterra, donde permaneció varios años, visitando obras públicas importantes, hasta que se radicó en la alta escuela de Oxford, de universal fama entonces como hoy, donde obtiene el título de doctor en ciencias matemáticas. Al regresar a su patria, se incorpora inmediatamente al profesorado de la Facultad de Matemáticas y vigila con gran autoridad los estudios de tal ciencia elemental y superior, convirtiéndose en poco tiempo en un eminente especialista de los altos estudios, y de los secundarios. No sorprenderá pues, que en 1887 lo encontremos ya designado académico titular de la Facultad de Ciencias Físico Naturales y profesor y académico después de la Facultad de Filosofía y Letras, a la cual lo vinculaban sus conocimientos filológicos. En 1896 se le designa académico honorario de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, título el más alto a que pueda aspirar un estudioso. Poco antes, 1892, fue llamado a dirigir el famoso Colegio Nacional de Buenos Aires, que salía de una ardua crisis y no solo logró purificarlo, sino que levantó sus estudios y encumbró su profesorado, llevando el histórico centro de estudios a honroso y envidiable lugar en América. Lo inclinó así por el campo del humanismo, ennobleciendo sus programas de enseñanza. Toda esta labor directiva y didáctica fue motivo de que se le designara miembro honorario de grandes instituciones mundialmente conocidas: de la Academia de Ciencias Exactas de Madrid; de la Universidad de Halle; de la “Academie d’ Instruction Publique” de Francia; de la Sociedad Antonio Alzate de Méjico. La propia Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas de Buenos Aires, le otorga en 1886 “Honoris Causa” el título de Doctor en Ciencias Fisicomatemáticas.

Su labor técnica de ingeniería, no fue menos numerosa que la tarea científica. Desde joven y después de volver de Europa, ingresó como inspector general de obras hidráulicas de la Nación; en ese periodo, construye el conducto de aguas del potrero de los Funes “San Luis”. Se ocupó luego del sistema de pesas y medidas, entonces anticuado en el país y en el trazado del meridiano que por el este limitaba la provincia de Buenos Aires. Varios años después se reintegró a su especialidad de hidráulica como director de las obras del Riachuelo asegurando la organización de ese importante departamento portuario de la capital. Finalmente actuó en la Dirección de Hidráulica del nuevo Ministerio de Obras Públicas, en el que tuvo, como en la facultad y en otros cargos precedentes, que imponerse a todos, cuando se pretendía afectar su dignidad científica.

He aquí como refiere el prestigioso ingeniero Enrique Chanourdie este aspecto de Valentín Balbín: “la dignidad: este fue el rasgo típico de su carácter moral y no es el que menos ha de recordar al doctor Balbín a la consideración de las futuras generaciones”. Y otro eminente maestro, Carlos María Morales, decía respecto de Valentín Balbín: “él inició la reforma de la enseñanza en nuestra Facultad de Ciencias Exactas y allí fue maestro en la más amplia acepción de la palabra, enseñando cuánto sabía y hasta dónde convenía, prodigándose por así decir.” En este mismo orden, fue el reformador de los estudios de la Escuela Nacional de Minas de San Juan, lo que le procuró la posibilidad de efectuar un largo análisis que contemplaba el aspecto más actual, para la época, en este tipo de estudios, forjando un plan de enseñanzas que dio hermosos frutos por largo lustros.

Tuvo también Balbín una larga actuación, como era natural, en la Sociedad Científica Argentina, de la que fue presidente en tres periodos, 1880, 1884 y 1887 en una época en que se sucedían al frente de aquellas instituciones los hombres más eminente del país: Guillermo Rawson, Luis Huergo, Estanislao Ceballos, Ángel Gallardo, Carlos Berg, Francisco Lavalle. Fue igualmente director de los Anales de la misma sociedad científica precediendo a Berg, Ceballos, Morales y Gallardo. No extrañará pues que en el brevísimo cuadro de los socios honorarios de la antigua sociedad, aparezca el nombre de Valentín Balbín en el octavo lugar en orden cronológico.

“Balbín se dedicó a diversas traducciones de los matemáticos renombrados de su tiempo: Schotke, Casey, Merriman, Wolsey Johnson, Richardson, Ramsay y varios más. Su obra personal tuvo verdadera trascendencia desde la primera hora y se tradujo en su obra de 1884, relativa al sistema de pesas y medidas [...] Este trabajo tuvo resonancia especial y dio lugar a la adopción de los sistemas nuevos internacionales para suplantar al reinante que se hallaba desconectado con los restantes del mundo. En 1887, apareció de su mano el trato de cuaterniones (extensión de los números reales, similar a los números complejos), cuya fama excedió ampliamente los límites territoriales y de América. Poco después inició la publicación de la revista de matemáticas elementales. En otro rumbo, más siempre dentro de los lindes de sus especialidad, tuvo que estudiar en 1895 cuestiones atinentes a la defensa nacional, las que tomaron forma en un verdadero tratado “fortificaciones de campañas” que prestó grandes servicios al país, en los momentos difíciles que se atravesaban. Valentín Balbín, falleció en 1901, antes de cumplir medio siglo, esto es en plena juventud espiritual, pues había continuado estudiando y meditando sobre grandes problemas” (Texto en RI-CAI, 1945).

### **Brian, Santiago (1849-1923).**



Nació en Gualeguaychú en el año 1849 y alcanzó el diploma de ingeniero civil en 1870, con el primer grupo de egresados de esa carrera en el Departamento de Ciencias Exactas, inaugurado en 1865, de la Universidad de Buenos Aires. “No bien terminó su carrera, a invitación del ingeniero Bateman contratado por el gobierno provincial para dirigir los trabajos del puerto de Buenos Aires, se incorpora a dichos estudios en donde inicia su práctica profesional, que continúa junto a otro gran ingeniero inglés, Don Juan Coghlan ocupado por entonces en proyectar y construir puentes para facilitar la vialidad nacional, cuando las líneas férreas eran aun incipientes en el país. De aquí pasa el ingeniero Brian al campo que había ser de su vocación incorporándose al ferrocarril oeste en donde también se hallaba Coghlan; entonces tenía Brian sólo 24 años. Sin desentenderse de los grandes problemas nacionales ni de los restantes intereses públicos, pasa a ser en 1876 ingeniero principal y en 1878 gerente del mismo ferrocarril oeste. Abandona entonces, 1886, el ferrocarril y se dedica a la acción privada, instituyendo un estudio de arquitectura que tuvo gran renombre en su tiempo y desde el cual ejecutó numerosas obras de importancia.

Al desprenderse la provincia de Buenos Aires del ferrocarril oeste, el directorio londinense lo designa representante legal en Buenos Aires y así reanuda su contacto con esta poderosa actividad pública que se hallaba entonces en su proceso ascendente más pronunciado, hacia 1891. Su eficacia, decisión y honestidad bien asentada, lo llevan luego a representarla técnica en las comisiones locales de los ferrocarriles Sud; Buenos Aires y Rosario; Central Argentino y en Dock Sur de Buenos Aires. Desde ellos propicia insistentemente la electrificación de algunos tramos principales así como el bajo nivel de Once a Caballito.

En la acción universitaria, aparece Santiago Brian constantemente, por elección gubernamental y por gravitación propia, designándose Profesor de Construcciones en el Departamento de Ciencias Exactas. La gran crisis universitaria de 1874, uno de los tantos movimientos profundos que agitan a las instituciones vitales y vigorosas, determinó en Buenos Aires, la transformación del Departamento de Ciencias Exactas, que se desdobló en dos instituciones: Facultad de Matemáticas y Facultad de Ciencias Físico Naturales. El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires lo designa miembro titular de la Academia, en la Facultad de Matemáticas; academia que era a la vez, entonces, cuerpo directivo del instituto. Desde ella intervino en la dirección de los estudios con iniciativas constantes de perfeccionamiento y así, cuando la universidad se nacionalizó en virtud de la capitalización de Buenos Aires de 1880, pasó a integrar la nueva Academia de la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas, por superior resolución del 16 de febrero de 1881.

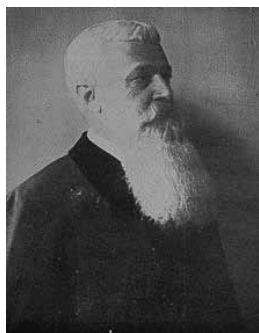
Nuevas crisis azotaron a la universidad, casi nunca nacidas en su escuela de matemáticas o ingeniería; convulsiones prolongadas agitaron sus aulas, sus estudios se modificaron o trastornaron, sintieron otros acentos y alientos y la reforma de 1906 puso en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, otros hombres y otras directivas [...] Nada es tan difícil como distinguirse entre un grupo de académicos, cada uno de los cuales es un eminente especialista, rodeado del reconocimiento público, por su larga acción científica, por su incesante espíritu de iniciativa, por su encumbrado desinterés y dedicación a los intereses colectivos. Sin embargo, Santiago Brian logró señalarse entre sus colegas de la academia quienes lo designaron para ocupar la presidencia del alto cuerpo que desempeñó durante cinco años, no los menos propicios, por cierto, para el alto cuerpo. No sorprenderá, pues, que se le designara socio honorario del Centro Argentino de Ingenieros, del Club de Ingeniería de Río de Janeiro, miembro del Instituto de Ingenieros Civiles de Londres y de otras instituciones de magnitud.

Al final de su vida, tocó realizar una obra de gran importancia nacional e internacional. Se le llamó para organizar, dirigir y presidir un certamen de tanta jerarquía como el Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, que debía constituir, con los años, y acaso desde la primera hora, un verdadero instrumento gobernante, un vínculo de unión continental, un centro de acción, coordinación, simplificación y una vía general de progreso para toda la América Austral. Eran los años consagratorios de 1910. La Argentina llegaba hacia el final de una etapa magnífica de desenvolvimiento, aquella que inauguraba en 1852, los proscriptos de la tiranía. Estaban gestando la nación bajo el signo del pensamiento elaborado por Alberdi, por Mitre, por Sarmiento, continuadores efectivos y fundamentales de la obra de Mayo; pero las décadas corridas desde 1810, algo habían agregado a las luces del espíritu universal y lo que en 1810 fue una vibración europea trasladada al Plata, volviendo los ojos a la América, potencia en formación, en 1860, fue una vibración americana, que volvía los ojos a Europa, eterno milagro de juventud y poderío y creación; que venía a la América con la sangre Europea, con la alta tecnología del siglo, con capitales europeos, y entre ellos con el fulguroso plan del riel. Pero en 1910 era preciso dar un paso nuevo en la marcha augural de la nación; este paso era el de retornar los ojos a los hermanos de América sin abandonar el vínculo sagrado de Europa. Una de las fórmulas de este retorno, fue el primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, ya mencionado, que congregó representantes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, y que en los subsiguientes certámenes reuniría a todos los países sudamericanos.

La iniciativa de la gran reunión con quien hacía una nueva política ferroviaria, trasponiendo de cada nación al conjunto de naciones, correspondió al Ingeniero Civil Santiago Brian, quien a principios de 1906 propuso al Ministerio Nacional de Obras Públicas, la celebración del quincuagésimo aniversario de la inauguración del primer ferrocarril argentino con una exposición y un congreso ferroviario sudamericano. El proyecto fue acogido por el superior gobierno por decreto del 1° de Marzo de 1906 firmado por el presidente Figueroa Alcorta y el Ministro Orma. El Ingeniero Carlos Maschwitz, durante su ministerio de obras públicas, recibió con viva atención las sugerencias de Brian que permitieron dar forma al Congreso, transformándose posteriormente en la entidad que aún subsiste, “Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles”, la cual acaba de transformarse en Panamericana a impulsos del actual presidente, Doctor Leguizamón y el Secretario General, Ingeniero Núñez Brian, celebrándose el quinto Congreso en Montevideo, en 1945.

Aun nos faltaría agregar la acción del Ingeniero Santiago Brian en la Sociedad Científica Argentina, de la cual en 1872, figuro entre los fundadores. Durante muchos años, Brian intervino en las discusiones científicas y técnicas de la gran entidad, alcanzando a la presidencia de la institución en el año 1883, sucediendo en el alto cargo al eminente naturalista Doctor Carlos Berg” (Texto en RI-CAI, 1945).

#### **Büttner, Adolfo (1849-1912).**



Nació en Alemania en 1849 y falleció en Buenos Aires en 1912. “Su producción más importante forma parte significativa de la denominada arquitectura ecléctica de fines del siglo XIX. Cursó estudios en la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires donde ingresó en 1865 y donde egresó en 1870, con una tesis sobre Ingeniería Ferroviaria. Fue uno de los primeros ingenieros civiles graduados en el país (Diploma N°2). En 1871 se trasladó a Alemania, de donde egresa con el título de Arquitecto. Esta circunstancia incidirá en su producción ecléctica, nutrida en los cánones formales y de composición, divulgados por la École, pero inspirada en modelos de innegable carácter germánico. Fue vocal del Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires (1875) y miembro de la Academia de la Facultad de Matemáticas. En Buenos Aires, realizó la Casa Central del Banco Popular Argentino (1898: Bartolomé Mitre y 25 de Mayo), la Casa Drabble (Avenida de Mayo y Chacabuco), la casa Ruggero Bossi (Sarmiento entre Uruguay y Paraná), la conocida como “Primera Casa de Departamentos” realizada para Méndez Gonçalves (Callao entre Santa Fe y Charcas), innumerables residencias y casas de renta. En La Plata fue nombrado miembro del jurado para el Concurso Internacional de Edificios Públicos, aunque al poco tiempo renunció a su cargo (1881). En esta ciudad realizó el palacio de Justicia y Cárcel (1883) construido por los empresarios Fiorini y Ferrandi. Este edificio, actual sede de Tribunales, posee estilo neo renacimiento, con acento germano en la composición de los volúmenes, patio central y cuerpos esquinero exentos. Como en otros edificios de la época, se combinan elementos ornamentales neo renacentistas con empinadas mansardas y otros detalles afrancesados.

No obstante, la austeridad y sobriedad de Büttner denotan su formación germana y relacionan su eclecticismo con el de otros arquitectos argentinos formados en ese país. Dentro de esta corriente, en su versión romántica realizó obras como el castillo de Rafael Obligado sobre el Río Paraná, una serie de pintorescos chalets en Ramos Mejía y la cárcel

de Mercedes, de neta influencia “medievalista”. En sociedad con Otto von Armin proyectó una importante iglesia en Chacabuco (1879). Fue miembro fundador de la SCA (Sociedad Científica Argentina, 1886) e Ingeniero del Banco de la Nación Argentina y del Banco Popular Argentino (Texto en Liernur y Aliatta, 2004),

#### **Coquet, Jorge (1844-1901).**



“El ingeniero civil Jorge Coquet, nacido en Buenos Aires el 23 de abril de 1844 y fallecido en 1901 fue bien conocido por su amplia actuación profesional y docente; figuró entre los primeros alumnos que se inscribieron en la Facultad de Ciencias de Buenos Aires, siguiendo los estudios de la especialidad, con el grupo de ingenieros italianos, que se contrataron para regentar los estudios de ingeniería. Tanta fue la dedicación de Coquet que cinco años después de terminar sus estudios, era ya designado Académico de Ciencias Exactas, cargo al que sólo llegan los especialistas avezados por larga y honda actuación profesional [...] Terminados sus estudios, tardó Coquet en preparar su proyecto final, lo que hace en 1878 con su trabajo sobre “Trazado de caminos carreteros” y así obtiene el diploma de ingeniero civil. Su bibliografía ya contaba entonces con una obra: “El manual de reducción de pesas y medidas argentinas y extranjeras” el que era de gran utilidad, el año 1873 en que apareció.

Coquet se recibió en el momento en que la disputa por la determinación de la capital del país, era candente. Las perturbaciones que este problema introdujo en la marcha política del país, son bien conocidas y parecieron una prolongación de la diferencia entre federales y unitarios. Hacia 1880, se llegaba a la solución anhelada por todos, separándose la ciudad de Buenos Aires de la provincia homónima para convertirse en capital de la República. Se decidió en consecuencia erigir la nueva: Jorge Coquet, tuvo parte importante en la ubicación de la ciudad por fundarse y así se le designa en 1882, presidente de la Comisión para el concurso de planos con que debía dotarse a la ciudad de La Plata, edificios cuya majestad –dentro de los recursos provinciales en la época- está aún hoy a la vista y luego se le encarga preparar el proyecto de trazado de quintas y chacras para la misma ciudad. Se vinculó así el ingeniero Coquet al Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, en el cual su autoridad tanto fue creciendo, que ya en 1884, se le designaba presidente del alto cuerpo.

Dos importantísimos problemas tuvo que afrontar Coquet en esos instantes, aparte de la ciudad de La Plata: el trazado y amojonamiento de los caminos generales de la provincia de Buenos Aires y el Estudio de los desagües de la zona inundable del sur. El primero permitió dotar a la provincia de una red extraordinariamente extendida, que abarcó toda su área, más grande que la de Francia, en rutas de 50 metros de ancho. El segundo, el estudio de los desagües, cuestión esta que afectaba cuantiosos intereses, en constante progresión ascendente, por la valorización y mejoramiento de las tierras, por la mayor y más alta calidad de las haciendas, que en tropas inmensas pacían en esas zonas. Estos trabajos consagraron al ingeniero Jorge Coquet, Académico de Ciencias Exactas de Buenos Aires y lo pusieron entre el grupo directivo de la especialidad. Tanto que pronto se le llamó a la alta docencia, en donde debería ofrecer otros frutos.

La Constitución de la provincia de Buenos Aires, establecía entre sus luminosos preceptos, el de que ese Estado debía poseer una casa de Estudios universitarios. Federalizada Buenos Aires, la Universidad que en ésta funcionaba, –por Rivadavia, establecida en 1821- pasó a la Nación con la ciudad epónima. En cumplimiento de la Constitución, el gobierno de La Plata, dispuso la fundación de otra Universidad, en esta ciudad, una Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas, de modo que se llamó a la fundación a un grupo de ingenieros, entre los cuales figuraba –era el año 1897- el ingeniero Jorge Coquet al cual se le asignó el altísimo cargo de Vicerrector, desempeñando a la vez una cátedra en la naciente Facultad. Las difíciles tareas de organización universitaria, ocuparon al ingeniero Coquet intensamente, y más aún se le reclamó en él pues en 1899, se le designaba decano de la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas, cargo en el que sustituía a un eminente profesional, el ingeniero Julián Romero, primer decano de esa casa. La Universidad naciente surgida por decreto del gobernador Udaondo, se estableció en la sesión fundacional del 14 de febrero del año 1897, constituyéndose en ese acto el Consejo Superior del que fue designado rector el ex gobernador Dardo Rocha y vicerrector Jorge Coquet. La Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas, se instaló el 5 de julio y tuvo entre sus consejeros a Jorge Coquet” (Texto en RI-CAI, 1946).

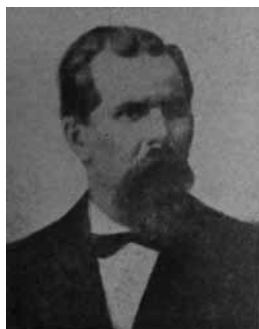
#### **Etcheverry, Ángel (1861-1925).**

Nació en Dolores (provincia de Buenos Aires) el 2 de octubre de 1861. Hizo sus estudios graduándose de ingeniero. Durante de Marcelino Ugarte e Ignacio Irigoyen, desde 1902 a 1910 el ingeniero Etcheverry desempeñó el Ministerio de Obras Públicas y una diputación nacional hasta 1916, destacándose también por su desempeño y laboriosidad como

miembro del antiguo Departamento de Ingenieros y del Consejo General de Educación. La ciudad fundada por Dardo Rocha ha de recordarle como el gran propulsor de su progreso inicial, al haberla dotado de sus obras de salubridad y pavimentos; ampliación de las aguas corrientes y alumbrado eléctrico; por la urbanización del tradicional Paseo del Bosque, surgido del viejo parque de la Estancia de los Iraola, donde construyó sus avenidas amplias y bellas, el lago y su isla y el jardín zoológico.

Dispuso, asimismo, a favor de La Plata, el traslado de la estación vieja del ferrocarril del Sud –hoy Ferrocarril General Roca-, que fue refaccionado transformándolo en el actual Pasaje Dardo Rocha. Con singular y versátil idoneidad identificó también su nombre con el canal de navegación exterior y otras obras de canalización en las islas del Delta, volviendo su mirada hacia el sur lejano, con obras de irrigación en Patagones para beneficiar a 300.000 hectáreas que eran improductivas y hacia el desértico Oeste con la traza del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V°, con punta de riel en Mira Pampa. Otros caminos afirmados y la Ley General de Caminos dieron noticias de otros positivos aportes del distinguido ciudadano y eminente profesional al progreso bonaerense. Falleció en La Plata, el 20 de agosto de 1925, tras haber fundado en ella un hogar prestigioso con descendencia. Una estación del partido de La Plata lleva su nombre (Cútolo, 1969).

### **Huergo, Luis Augusto (1837-1913).**



“Luis A. Huergo nació en Buenos Aires el 1° de noviembre de 1837. Al inaugurarse los cursos en el Departamento de Ciencias Exactas que fundara Juan María Gutiérrez el día 16 de Junio de 1865, Luis Huergo se inscribió teniendo por profesores a los grandes especialistas italianos contratados: Bernardino Speluzzi, Emilio Rosetti y Juan Ramorino. Ya entonces poseía Huergo el título de Agrimensor, obtenido en el Departamento Topográfico. La primera promoción de ingenieros civiles correspondió al grupo en que formaba Huergo, teniendo su diploma el número uno de los expedidos por ese departamento en junio de 1870. Apenas diplomado, el gobierno de la provincia de Buenos Aires, comisionó al ingeniero Huergo para contratar y fiscalizar en Europa la construcción de 118 puentes que luego se instalaron en la provincia [...].

En 1872 fue Huergo elegido senador provincial y transformado el Departamento de Ciencias Exactas en Facultad de Matemáticas (1874 y en 1891 por la nueva modificación, en Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales) consejero académico. Más tarde se le encarga proyectar el aumento del caudal del Salado, con canales procedentes de los ríos Tercero, Cuarto y Quinto. Luego estudió y proyectó un tramo del ferrocarril Pacífico Buenos Aires a Villa Mercedes de San Luis y la dársena San Fernando, al norte de la capital.

Federalizada Buenos Aires, Huergo presentó al gobierno nacional, su proyecto de puerto sobre la costa para dar acceso desde las aguas hondas, a las naves ultramarinas que llegaban de Europa en creciente cantidad. Por la misma época proyectó el “Dock Sud” del Riachuelo, el ensanche de la ciudad de Córdoba, las obras portuarias y sanitarias de la Capital del Paraguay y el famoso canal de navegación de Córdoba al río Paraná.

Numerosos cargos ocupó el ingeniero Huergo y entre ellos diputado y senador provincial de 1870 a 1874 y Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. Actuó en otras reparticiones nacionales y en numerosas entidades privadas. Entre éstas citaremos dos que contribuyó a fundar y que presidió con éxito y honor: el Centro Argentino de Ingenieros (1895) y la Sociedad Científica Argentina. Don Luis Huergo fue el primer presidente titular de la Sociedad en 1872 y nuevamente en 1878 y 1881, entre otros períodos, e ilustró los “Anales” de la Sociedad con numerosos trabajos dispersos en centenares de volúmenes que ya comprenden, así como en su sala de conferencia con sus lecciones y discusiones. En los Congresos técnicos y científicos tuvo siempre una actuación descollante, llegando a presidir el extraordinario Congreso Científico Internacional Americano de 1910, organizado por la Sociedad Científica Argentina.

Si es imposible detallar aquí la totalidad de la obra estudiada, proyectada, construida y dirigida por el ingeniero Huergo, no es menos imposible referir a su labor bibliográfica, extendida en numerosas conferencias, estudios, folletos y tratados con que ilustró a sus tiempos y a no pocos de los cuales es preciso recurrir a cada instante” (Texto en RI-CAI, 1945).

## Lavalle, Francisco (1841-1909).



“Este inolvidable maestro, nació por el año 1841, en Montevideo. Sus primeros estudios lo llevan a la carrera de agrimensor título que obtiene en 1860 en el Departamento Topográfico de Buenos Aires y al fundarse, cinco años después, el Departamento de Ciencias Exactas de la Universidad porteña se inscribe en la carrera de ingeniería. Cursa así y obtiene su diploma con aquel famoso grupo de ingenieros civiles a los que se llamó, por su elevado espíritu público, los “doce apóstoles”. Sus méritos de estudiante, que los profesores le asignan, determinan su primer premio pues se le otorga una beca para perfeccionar estudios en Europa. De regreso, forma en el grupo fundador de la Sociedad Científica Argentina, audaz empresa para el momento, en que todas las investigaciones científicas en el campo del movimiento territorial, sólo se realizaban por laudables esfuerzos personales. La Sociedad, tuvo por primer presidente a D. Luis Huergo; el segundo, fue el ingeniero Francisco Lavalle que llenó el cargo con el decoro que le acompañara sin cesar. El mismo cargo desempeñó luego en otras dos ocasiones. Siendo aun muy joven, se le llama a dictar cursos en la escuela de ingeniería asignándosele dos cátedras que su alto espíritu matemático lleva con gran erudición: Cálculo diferencial e integral y Álgebra superior y geometría analítica. Poco tiempo se mantiene en la enseñanza porque la profesión lo reclama y absorbe casi totalmente.

Don Francisco Lavalle fue designado en 1874 Académico de Ciencias Matemáticas y poco después delegado de la Facultad homónima al Consejo Superior Universitario de Buenos Aires. Intervino pues el ingeniero Francisco Lavalle, en toda la época formativa de la Facultad de ingenieros local. Dueño de una cultura integral, dejó las huellas de su saber y de su pericia, que en parte alguna exigen mayor universalidad que en la alta dirección universitaria, a la cual una profunda, pero exclusiva, especialización puede esterilizar los esfuerzos cuando se requiere clara visión humana de los problemas públicos y sociales de la hora.

Mientras desempeñaba la docencia universitaria correspóndele también ocupar la presidencia del Departamento de Ingeniería de la provincia (de Buenos Aires), que se creaba, y en el cual se mantiene seis años, hasta 1881. En ese intervalo estudia con el ingeniero Benoit el plan regulador de la ciudad de La Plata, uno de los más perfectos que se conocen, en el que se han seguido todos los preceptos que luego serían las bases de la planeología urbana [...] Poco después, en 1881, se le encarga –y realiza con éxito absoluto- la nivelación general de la provincia de Buenos Aires, cuya extensión, que excede a la de Francia, debía determinar esfuerzos colosales. Al mismo tiempo y con el auxilio de sus resultados altimétricos, planea el primer proyecto de convenientes desagües para las zonas de inundación del río Salado y del San Borombón.

Desde ese momento, 1883, inicia su labor de empresa constructora, precediendo así a las poderosas entidades que iban a acaparar ese radio de acción en la República. En esa calidad contrata la construcción del puerto de La Plata, cuya magnitud a nadie se oculta, y que en su hora, constituía el único acceso de aguas hondas que se proyectara en la margen derecha del río de la Plata. En Buenos Aires y en la Argentina se entraba hacia 1890 en el campo de las grandes obras públicas, cuya aparición se engendraba en el crecimiento majestuoso de la ciudad y en el progreso general extraordinario de la república. Francisco Lavalle se apercibió para esta nueva importante acción y penetró en la ruta de las grandes construcciones. Obtuvo así en 1894 el contrato para las obras de clarificación de aguas de la gran capital, entonces de 616.000 habitantes. Se decía generalmente, por esa época, que las obras de provisión de aguas de Buenos Aires, figuraban entre las más importantes y perfectas del mundo [...]

De no menor cuantía fue la obra del murallón sobre el Plata que Francisco Lavalle construyó para el Ferrocarril Buenos Aires a Rosario. Las tempestades del gran estuario son conocidas: los pamperos del sudoeste y las sudestadas alzan o atraen sus aguas y agitan con más violencia que lo hicieran en el propio mar. El murallón de Lavalle enfrentó estos huracanes en varias épocas con indiferencia absoluta, revelando la propiedad y calidad de las obras ejecutadas. Al año siguiente, en 1897, construye don Francisco Lavalle, la cloaca máxima de Buenos Aires, que pronto iba a llegar a un millón de habitantes. Obra importantísima de ingeniería por los terrenos que debía atravesar el gran conducto, todo lo salvó el ingeniero Lavalle con pericia perfecta.

En 1903, afronta el ingeniero Lavalle dos obras de enormes dificultades: el ferrocarril de Jujuy a la Quiaca y el puerto de la ciudad de Paraná. El ferrocarril se desarrollaba en las difíciles zonas precordilleranas montañosas. Jujuy hállase a la altura de 1.236 metros sobre el mar y la Quiaca a la de 3.442 metros. Zona de grandes lluvias estivales, entre bosques y quebradas, entre tierras firmes y deleznales, de roca viva y aglomerados desagregables, se pasa de un valle a una



cumbre y de una región pétrea a otra friable, las dificultades de esta obra eran variadas y sucesivas, pero las pudo superar la sabiduría técnica de don Francisco Lavalle, después de brava lucha en los elementos locales.

En este campo de la ingeniería, pasa luego D. Francisco Lavalle a construir las grandes obras de saneamiento de la ciudad de Córdoba, que inicia en 1904. A poco andar, Córdoba llegaría a ser una población de cien mil habitantes y su mortalidad se acercaba a treinta fallecimientos anuales por mil habitantes, siendo la mortalidad tifoidea de cinco por mil habitantes. Merced a las obras construidas por Lavalle, la mortalidad general debía descender a la tercera y a la quinta parte de la tifoidea. Fue ésta la última gran construcción del ingeniero Francisco Lavalle, quien fallecía poco después, a los 68 años de edad, en medio del general respeto y del aprecio de todos por las altas dotes de su espíritu estudioso y la austeridad de sus costumbres privadas y públicas” (Texto en RI-CAI, 1945)

#### **Monteverde, Luis (1859-1925).**



“El ingeniero geógrafo Luis Monteverde, si bien nacido en la ciudad de Buenos Aires, era hombre de La Plata, porque así lo quiso su voluntad y así lo determina su vivísima actuación pública. Vió pues la luz, Monteverde, en la ciudad de Buenos Aires el 21 de septiembre de 1859, alcanzó a vivir solo 66 años. Desde muy joven se le ve comprometido con audaces empresas, así en 1881 realiza una acción de varios meses como topógrafo, cuando se realizaba la campaña del desierto, contra el indio nómada. Poco después en el mismo año interviene en los trabajos previos a la fundación de la ciudad de La Plata, en la hermosa meseta que le sirvió de asiento; desde entonces se radica en la nueva magnífica capital, modelo de urbanismo, primero y de proceloso crecimiento después. Ninguno entregó tanta devoción y labor al engrandecimiento de la bella ciudad y al progreso de la provincia, que era eficaz manera de concurrir al poderío patrio. En 1885, se dedicó a diversas empresas culturales que funda y estimula en La Plata, entre las cuales deben anotarse el Centro de Bellas Artes y la Biblioteca, lo que ha de completar después –siendo ya gobernador de la provincia- con la fundación del Museo de Bellas Artes de La Plata.

La Constitución de la provincia de Buenos Aires, determinaba que el estado debía sostener una casa de altos estudios en su distrito. Monteverde fue el más fervoroso propulsor de esta obra y cuando en 1890 dictábase la ley de erección de la Universidad platense, nadie puso tanto empeño como él para lograr la creación y tal fue esta campaña que al fin en 1897 el Gobernador Udaondo ordena la erección del instituto, y lo encargó con Romero, Coquet y Benoit de organizar la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas. Luis Monteverde poseía diploma de agrimensor expedido por el Departamento Nacional de Ingenieros, título que más tarde hizo suyo, primeramente la Universidad provincial de La Plata y más tarde la Universidad nacional en la que ella se transformó por obra del famoso Ministro de Instrucción Pública, doctor Joaquín V. González.

Organizada la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas de la Provincia, se le designa vicedecano para el primer periodo funcional y decano para el segundo, ejerciendo en realidad el decanato casi cuatro años hasta 1903. En esta función le preocupó la enseñanza práctica y la forma de excursiones y visitas de estudios, entre los cuales organizó las de Sierra de la Ventana y Puerto Militar de Bahía Blanca, que se hicieron famosas por su alta eficacia. Terminado su decanato, se le designó delegado del Consejo Superior Universitario, en el que se mantuvo hasta que la Universidad, siendo Monteverde Intendente Municipal de La Plata, afirmó públicamente, con vibrante entereza, que la Municipalidad, entonces modestísima, tomaría a su cargo el mantenimiento del alto instituto. De tal tipo de constructores y de universitarios era don Luis Monteverde.

Reseñemos ahora la vida política de este hombre puro y severo tanto consigo mismo, como con los demás. Pero antes de ello repitamos las palabras que le decía en una famosa necrología el reputado ingeniero Vicente Añón Suarez: “Este batallador que desde tan joven ha de velar por la responsabilidad de sus actos, iniciado tan tempranamente en una vida de tanto trabajo; en tareas de valor práctico tan inmediato, nunca descansa, movido por mil preocupaciones de valor colectivo. Prodigas sus fuerzas. Intransigente en su credo político. Honesto y justo, sus sentimientos se inclinaron siempre al bien”.

Luis Monteverde fue Intendente Municipal de esa ejemplar urbe que es la ciudad de La Plata, modelo de trazado, de ordenación, de carácter y luminosidad; a la que llegaron ora el soplo de la pampa con el pampero liviano, ora el Plata con su sonoro tremolar, ya los tibios del norte, ya los frescos del austro. Monteverde quiso mantenerla en su bello sentido, en cuya creación tanta parte le tocara y tuvo la dicha de ver como la pequeña ciudad nacida en 1882 se trocaba en cuarenta años en la metrópolis de belleza y saber que alcanzó a contemplar en 1922. La provincia de Buenos Aires

sintió la sostenida devoción que Monteverde le tuviera y quiso por ello utilizarla en bien de la patria toda llevándolo a la diputación provincial por dos períodos y luego a la senaduría de la legislatura local. Los anales de ambos cuerpos miranse enriquecidos por la obra múltiple y eficaz de Monteverde, cuya mirada no se detenía hasta alcanzar el íntegro panorama de los intereses públicos [...]

Nadie ignora las vicisitudes políticas de la provincia de Buenos Aires, desde que comenzó a actuar Monteverde en 1885 hasta su fallecimiento en 1925. Nadie habrá olvidado el crudo realismo que en esos ocho lustros, se enseñoreó del gobierno local, en la lucha triunfante que la provincia tuvo que librar para atravesarlos, engrandeciéndolos sin cesar, en los períodos de gran depresión financiera, como las de prosperidad completa: Monteverde los cruzó altanamente y limpio el corazón sin que jamás fuera tachado ni en el fragor de la contienda política de un pensamiento egoísta ni una actitud deshonesto, ni una sombra en su clara conducta.

Arquetipo de la virtud sencilla, exaltada en el hogar, en la tertulia amiga, en el comité, en las salas de las leyes, en el ejercicio del poder, con mesura empuñado. Llegó así con la frente despejada a ser electo vicegobernador de Buenos Aires, en el período que integra –como fórmula del radicalismo– con el Dr. Crotto. Este no pudo completar su período, fueron tan vivas las fuerzas que levantó en derredor que debió declinar la alta magistratura a los tres años de gobierno. De este modo, se vio exaltado Monteverde a gobernador de la Provincia. Sólo un año le correspondía gobernar Buenos Aires, en el año 1921. Pero en ese año pudo desplegar el noble y levantado signo de su consciencia. Se rodeó de ministros que representaban su propia dignidad, y que desempeñaron las funciones públicas a la vez como padres y maestros irreprochables [...]

La carrera política de Monteverde –si a ella puede aplicársele el nombre de política– termina en el Congreso Nacional, en el que se incorpora a la Cámara de Diputados en 1923. La Guerra Mundial había pasado, la humanidad parecía sonreír de nuevo tras los barbaros de la contienda humana y la Argentina entraba en tiempos de renovado esplendor. Siendo gobernador proyectó sanatorios de tuberculosos en Sierra de la Ventana; institutos radiológicos; mejoras universitarias, organismos y playas atléticas de muchas hectáreas de extensión, reformas de mejoramiento edilicio; en el Congreso se mantuvo en esas regiones y sólo la muerte puso fin a sus actividades generosas” (Texto en RI-CAI, 1946).

#### **Olivera, Carlos (1843-1918).**



“Olivera nació en Buenos Aires el 3 de marzo de 1843, falleciendo el 15 de julio de 1918. Desde los primeros instantes de su vida estudiantil advirtiéndose en Olivera, lo que sería en él constante característica: su juicio ponderado y selecto. Su diploma de ingeniero civil se consagra con una tesis sobre trazado de ferrocarriles y lo obtiene en 1870 de la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires, integrando así aquel anímico grupo de nóveles ingenieros de ese año, que se llamó los “doce apóstoles”.

Sus primeros trabajos fueron hidráulicos iniciándose con sus estudios que se hicieron famosos referentes a los ríos San Juan y Mendoza y del río Paraná frente a Rosario y San Pedro. Estos estudios le absorbieron varios años llegando así al cargo de Inspector General de Hidráulica del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación. Sus trabajos le permiten iniciar las conversaciones científicas que organizara en 1878 la Sociedad Científica Argentina. A los pocos meses de egresar del Departamento con su diploma de Ingeniero el gobierno de Malaver lo invita a incorporarse a las comisiones de estudios del puerto de Buenos Aires que presidía el gran ingeniero inglés Bateman y su ayudante el ingeniero Revy también inglés. Allí comienza la práctica hidrológica e hidráulica de Olivera.

Más tarde, las faenas agrícolas, fundamento económico y financiero de la Nación atraen el cuidado de Olivera, quien se dedica a ellos con el fervor de su actividad incesante y contribuye con su esfuerzo a conquistar los mercados europeos que desde entonces fueron tributarios de la agricultura argentina. En estas actividades Olivera, aplicó sus luces y su entusiasmo, que puestos al servicio de las faenas agrarias, debían dar bien pronto preciados frutos. Concurrió así a fundar la Sociedad Rural Argentina entidad de incomparable grandeza, dirigiendo luego los “Anales” de esa Sociedad en sus períodos de formación [...]

Algún tiempo después, con motivo del crecimiento de nuestra red ferroviaria, que avanzando por las grandes llanuras argentinas, iba comunicando todas las ciudades importantes, Carlos Olivera se ocupó de un problema que comenzaba a interesar: la ubicación de las estaciones férreas en las ciudades. Olivera lo examinó con atención y estableció algunas leyes que revelaban su conocimiento singular de esa otra materia. Esto ocurría en 1884. Incorporado después, en 1892,

al Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires, que entonces tenía 550.000 habitantes y se debatía aun en la gran crisis económica de 1890, Olivera tuvo la oportunidad de estudiar el reglamento de construcciones, revisar su evolución histórica con gran erudición y proponer un reglamento orgánico, que por algunos años consiguió mejorar los caracteres edilicios de la gran urbe del sur.

Muchas otras iniciativas tuvo durante su actividad de Concejal, las cuales, apoyadas por su autoridad, entonces consagrada ya, se abría fácil camino entre sus colegas del cuerpo deliberante. Poco antes de fallecer, en el Centro Nacional de Ingenieros su nombre era la bandera de acción y todos lo rodeaban con respeto, por lo cual en 1915 se le designó socio honorario. El gobierno central le había encomendado la misión de fiscalizar en Europa los materiales ferroviarios que requería el Ferrocarril Oeste, perteneciente entonces a la provincia de Buenos Aires y luego fue designado miembro del directorio de dicho ferrocarril.

En sus estudios del río Mendoza, Olivera después de efectuar una somera descripción de esta gran corriente, examina las obras de la bocatoma de San Juan que ejecutara el ingeniero Dumesnil, refiere los materiales utilizados, los objetivos que tuvieran, y el resultado que podía alcanzarse. El estudio del río San Juan que hace Olivera para esas horas (1878) era sin duda un avanzado aspecto de las necesidades públicas del momento y así plantea, la importancia de su encausamiento, las defensas de la ciudad epónima requiere, al carácter de las inundaciones y los peligros que entrañan y postula la imperiosa acción indispensable para el urgente desarrollo de la ingeniería y sus obras del país. Este trabajo sobre el río San Juan, publicado en los Anales de la Sociedad Científica Argentina de 1881 comprende varios problemas que revelan el hondo conocimiento y la clara visión del ingeniero Olivera, pues en la introducción trata de los ríos cordilleranos y toda la región andina del levante, examina el régimen del gran río, sus sinuosidades y las variaciones del lecho, las velocidades de su corriente, el movimiento y marcha de materiales de arrastre, sus crecientes periódicas y ocasionales, su pendiente total y media, el valle del Zonda, el valle de Tulum, efectos y peligros de las inundaciones” (Texto en RI-CAI, 1946).

#### **Romero, Julián (1856-1929).**



“Había nacido el 3 de mayo de 1856 y era porteño, falleciendo a los 73 años. Su vocación lo conduce a los estudio de ingeniería que cursa en Buenos Aires, terminándolos en el año 1877, si bien sólo obtiene su diploma de Ingeniero Civil en 1885 con la tesis “Estudio de una Línea Férrea en la Provincia de Entre Ríos”. Su primera campaña profesional lo lleva a la Patagonia donde efectúa un trabajo de mensura de 400 leguas en Chubut. Lejanas, ingratas, desiertas regiones, donde la lluvia escasea, los vientos soplan violentamente, la nieve se amontona en gruesas capas.

Todavía su futura especialidad no asomaba, pero existía oculta a no dudarlo, pues cuando apareció posesionase de su espíritu y se aposentó en él como un lugar predestinado. Julián Romero debía ser hidráulico de eminente actuación y cuando retornó a la Facultad de Ciencias en la que había formado su versación por esa rama del saber, lo condujo a la cátedra de la especialidad y en ella profesó por décadas. En 1892 era profesor de hidráulica en Buenos Aires y de inmediato se advirtió que era un expositor preciso y recio para el cual el cuerpo de doctrina era un organismo de riguroso e impecable sentido orgánico, sin nubes ni eclipses. Dominaba en absoluto la hidráulica matemática y este dominio se diseñaba en todas sus conferencias magistrales que constituían raciocinios sin defectos. Su fama empezó a correr presurosamente y en poco tiempo fue uno de los hidráulicos de más prestigio del país. Inmediatamente entró en el estudio de los desagües llamados del Sur de la Provincia de Buenos Aires. La escasa pendiente, la baja altura sobre el mar, el régimen pluviométrico de la zona media de esa provincia, la naturaleza del suelo y del subsuelo, determinaban procesos de sequía e inundaciones que se sucedían pendularmente, provocando grandes perjuicios en esa zona rica del país”. Fue el primer decano de la Universidad Provincial, entre 1897-1899; Ministro de Obras Públicas en 1901 y, entre otros servicios públicos, presidente del Departamento de Ingenieros en 1905 (Texto en RI-CAI, 1946).

### Sal, Benjamín (1862-1924).



Nació en la ciudad de Tucumán, el 3 de julio de 1862. Cursó los estudios en la Universidad de Buenos Aires donde se graduó de ingeniero civil en 1890, con un proyecto titulado “Faro metálico de enrejado en alta mar, sobre un escollo de granito”, que mereció diploma de honor de la Provincia de Buenos Aires, llegando a presidir la repartición. En 1907, presentó un estudio sobre las obras del llamado Canal del Norte, demostrando la no factibilidad del mismo, tarea que le fue encomendada por el gobernador de la provincia de Buenos Aires, don Ignacio Irigoyen. Fue uno de los profesores fundadores de la Facultad de La Plata, desempeñando la cátedra de Topografía y actuó de profesor en el Colegio Nacional de la Universidad de La Plata, y en la Escuela Industrial, así como en la Escuela de Comercio. Ejerció el decanato de la Facultad de Ciencias Físico - Matemáticas de La Plata, en el período 1903-05, y brevemente en 1911. Murió en La Plata, el 8 de agosto de 1924, a los 62 años de edad (Cútoló, 1983).

### Sánchez, Matías G. (1845-1896).



Nació el 25 de junio de 1845 en San Juan “y pertenecía a una familia ilustre que dio al país estadistas que gobernaron esa provincia y firmantes del acta de independencia argentina. El origen de sus antepasados debe buscarse entre los compañeros del fundador Garay cuando repobló la ciudad de Buenos Aires en 1850. Desde muy niño vivió en Buenos Aires, residiendo en el hogar de uno de los más grandes y más puros hombres de estudio y de gobierno de la época: don Guillermo Rawson.

Ingresó en 1865 en el Departamento de Ciencias Exactas de la Universidad y realizó en él todos los estudios de la carrera de Ingeniería Civil [...] En 1873 a pesar de su juventud figuraba ya como Ingeniero del Ferrocarril del Oeste, propiedad entonces de la provincia de Buenos Aires. Casi inmediatamente se lo lleva al Ferrocarril Andino, donde ocupa el cargo de Administrador General en el momento en que la vía férrea se arrienda a la empresa Rogers, mas en 1878, cuando cesa dicho arrendamiento, y el ferrocarril retorna al Estado, continúa en el alto cargo, desempeñado con verdadera pericia. Era entonces el ferrocarril, el gran motor del país; aquel compartía el signo fundamental de la marcha general de éste, con el imperante aforismo de Alberdi: gobernar es poblar. Con el riel y el inmigrante se elaboraba la unidad geográfica y el desarrollo étnico de la Nación. Muchas décadas habían de pasar antes de que estos dos objetivos, depusiesen su imperioso albedrío a la conciencia gobernante.

Los ingenieros argentinos, lo comprendieron así y por ello, en gran medida se dedicaron a la especialidad ferroviaria, donde tanto descollaron brillantemente [...] Matías G Sánchez pasó del Andino al Ferrocarril Central Norte, en que actuó como Administrador General. Por esa época también ocupa un tiempo el cargo de Inspector General de Puentes y Caminos de la Nación, lo que le permite –empresa colosal entonces- formular un plan integralista de los caminos del país. Después de actuar un tiempo en sus asuntos personales, fue llamado de nuevo a la administración del ferrocarril andino, en el que permaneció hasta su fallecimiento: 1890 a 1896.

En esa oportunidad y en la época en que las relaciones internacionales argentinas, se hallaban un tanto agitadas por el oeste, Sánchez proyecta una línea ferroviaria estratégica a lo largo de los Andes, de la que sólo se construyó el tramo San Juan –Jachal, en una de cuyas estaciones, figura el nombre de Sánchez, en recuerdo de su hábil proyecto. En esa época los capitales ingleses, merecían en el país grande justificado predicamento, así como la Argentina despertaba gran confianza en Europa, entre las naciones de emigración de hombres y de dinero [...] En esta confianza que inspiraba el país a los capitales ingleses, entraban los ingenieros argentinos pues aquellos los llevaron a los cargos directivos de

las empresas de capital británico y así los ferrocarriles estuvieron en las manos de Brian, White, Gallardo, Villanueva, Sánchez, etc.

Falleció Sánchez en plena madurez del espíritu y cuando su preparación técnica hallábase en condiciones de producir los mejores frutos. Había intervenido activamente en aquel período histórico en que el engrandecimiento nacional adquiría caracteres inequívocos de gran poderío, era de construcción, de incorporación a la vida mundial de nuestras llanuras ilimitadas, en que toda la zona bien regada por las lluvias se fue transformando de comarcas inmensas vacías, en praderas de pan llevar [...] El ingeniero Sánchez alcanzó a vivir sólo cincuenta años falleciendo el 17 de marzo de 1896” (Texto en RI-CAI, 1946).

#### **Silveyra Olazábal, Luis (1849-1902).**



“El ingeniero civil don Luis Silveyra, nació en el año 1849 en la ciudad de Montevideo, falleciendo a los 53 años en la plenitud de su espíritu. Pertenecía Silveyra a la vigorosa generación de laboriosos que inició los estudios de ingeniería en el país constituyendo los doce fundadores a los que se designaba con el singular apodo de los “doce apóstoles”. La escuela inaugurada en 1865, contaba con un grupo de especialistas italianos de renombre, contratados por el rector Juan María Gutiérrez, eminente polígrafo y publicista, de la gran época en que le correspondió actuar. Luis Silveyra se diplomó de ingeniero civil en 1870 en la Facultad de Ciencias de Buenos Aires con una tesis que llamó la atención de la Universidad por la cual ésta dispuso su publicación; versaba sobre “Las vías públicas de la ciudad de Buenos Aires”.

Terminados sus estudios, entra Silveyra en las tareas profesionales con el gran ingeniero inglés Bateman y con el igualmente notable ingeniero también inglés Juan Coghlan que estudiaba puentes en los ríos y arroyos de la provincia de Buenos Aires. Transformado el Departamento de Ciencias Exactas de la Universidad porteña y dividido en 1874 en las Facultades de Ciencias Matemáticas y Ciencias Físico-naturales, la primera que otorgaba los títulos en matemáticas y de ingeniería civil, llamó a los ingenieros egresados de las aulas del Departamento para regir sus enseñanzas y entre ellos al ingeniero Luis Silveyra. El rector de la Universidad don Vicente Fidel López, lo propuso al gobierno de Buenos Aires para “catedrático de 2º y 3er. año del curso de Construcciones, puertos, caminos e hidráulica”; quedó designado en marzo de 1874. Desde joven pues se inició en la docencia superior a la que se mantuvo constantemente vinculado como didacta y como académico y consejero.

Al organizarse la nueva Facultad mencionada, en 1874, Luis Silveyra fue designado académico, en la época en que las Academias científicas tenían a su cargo la dirección de las facultades universitarias. Silveyra tuvo una actuación de primera fila en la Academia, interviniendo constantemente en sus deliberaciones y decretos con renovado espíritu director. El primer decano de la nueva alta escuela fue don Luis Huergo; el segundo fue don Luis Silveyra, el cual la manejó con tanto acierto que fue reelegido, de modo que estuvo a su frente desde 1883 hasta 1891.

El Decanato lo llevó a ser miembro del Consejo Superior Universitario, y en él, la severa disciplina de su espíritu, lo convertía en una cátedra de austera ecuanimidad y de invariable espíritu de justicia. El año 1891 determinó otra reorganización de la Universidad y así la Facultad de Ciencias Físico-matemáticas, cambia en designación por la actual de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, constituyendo el gran complejo que abarca los estudios de matemáticas, física, química, ingeniería y agrimensura, arquitectura y ciencias naturales en sus diversas ramas. También en esta Facultad fue Silveyra llamado al decanato, ejerciéndolo durante el período 1895-1899. Los hombres traídos de Italia en 1865, habían ya abandonado la Facultad y la cátedra estaba en manos de los hijos espirituales del instituto y remodelaban su marcha con visión interna más acordada a las realidades nacionales del momento, intensamente vivas.

A la vez que participaba activamente en los estudios superiores de Buenos Aires, la vida profesional lo reclamaba, incorporándose al Departamento de Ingenieros de la Provincia, del que fue presidente en 1875. En el Ferrocarril Oeste estuvo al frente de la inspección general y en el Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación ocupó el cargo de Director.

La capitalización de Buenos Aires, en 1880, al determinar la erección de la ciudad de La Plata, crea numerosos problemas de ingeniería, entre los cuales debe afrontar Silveyra el del arroyo del “Gato”, desagüe de la nueva ciudad, cuya rectificación y canalizamiento, proyecta y realiza en 1882, llevando las aguas pluviales de La Plata, hasta la desembocadura en el Plata, zona de Punta Lara, a través de los esteros que en esa parte separan la playa ribereña de las

barrancas de la ciudad. Análogamente se le encarga estudiar un puerto marítimo, en las desembocaduras del río Quequén Grande, Provincia de Buenos Aires. Fue también de los primeros en estudiar el problema de los desagües del sur, zona central de la propia provincia. La extensión de esta gran llanura, su escasa altitud y pendiente, el régimen pluviométrico de su cuenca, la naturaleza del fecundo suelo, todo contribuye a crear grandes dificultades en los períodos pluviosos que regularmente se descargan sobre esta comarca. Silveyra comenzó a acumular elementos de juicio para afrontar las respectivas obras, que hoy (1945), más de medio siglo después, aún determinan perplejas reflexiones.

El ingeniero Luis Silveyra no intervino jamás en las actividades políticas ni fue hombre de comité; si bien siempre se le miraba allegado a los problemas de interés público y a las empresas que reclamaban la atención del país. A pesar de ello, se debió entregar a las luchas comunales, incorporándose al Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires, cuando el desorbitado crecimiento de la urbe, creaba sin cesar argumentos de estudio, en los que a los ingenieros correspondía delicada y extensa parte. El consejo de Silveyra, fue allí, siempre, el de la experiencia y reflexión crítica. Empero la Universidad, seguía reclamando su espíritu y como sus predilecciones se inclinaban igualmente hacia ella, no tardó en dedicarse fervorosamente al instituto superior (Texto en RI-CAI, 1945).

#### **Villanueva, Guillermo (1849-1925).**



Guillermo Villanueva “Que nació en la ciudad de San Juan el 18 de abril de 1849, pertenece al primer grupo de estudiantes del Departamento de Ciencias Exactas fundado en 1865 en la Universidad de Buenos Aires por la preclara visión de Juan María Gutiérrez y entró a formar parte de la pléyade de ingenieros, a los que llamaron los 12 apóstoles, como únicos egresados y diplomados de aquel grupo. Su título de ingeniero civil data del año 1870 y su tesis para optar al grado, versó sobre el importante y promisorio tema para entonces del “Sistema General de Caminos y Puentes para la República Argentina”, su actividad profesional se prolongó desde entonces hasta el año 1912 de su fallecimiento. A poco de recibir el diploma se le envía becado a Europa para perfeccionar sus estudios, a su regreso a Buenos Aires comienza a incorporarse a la especialidad ferroviaria alcanzando el cargo de inspector general de ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires. Se mantiene en esta especialidad por varios años por entonces las vías férreas constituían el problema de más alto interés general siguiéndole desde luego los servicios sanitarios que en 1869 iniciaban su acción. En el año 1882 fue el encargado de dirigir la construcción del Ferrocarril de Villa Mercedes a San Juan en una época en que aun por cierta zona sudoeste del país, los indios con sus correrías contestaban el dominio nacional. Inmediatamente se lo designó administrador del Ferrocarril Andino de donde pasa a ser director del Departamento Nacional de Ingenieros Civiles. Posteriormente pasa a su lúcida actuación en el saneamiento del país por medio de obras de ingeniería donde tuvo tanta parte.

En Buenos Aires las obras de salubricación se habían iniciado en el año 1869 bajo la dirección del ingeniero inglés Juan Coghlan, a raíz de las epidemias de la cólera que atravesando el Atlántico llegaron al Plata en 1868. El flagelo de la fiebre amarilla de 1871 que produjo más de 13.000 defunciones en una ciudad de 180.000 habitantes, aceleró el proceso sanitario hacia 1889, veinte años después de iniciadas las obras de saneamiento eran reputadas como las más adelantadas del mundo, ese año se dispuso arrendar las obras que construía el gobierno nacional, a una empresa privada. Poco tiempo estuvieron fuera del Estado las obras de Buenos Aires y ya en 1891 volvían al gobierno nacional desde cuyo momento el ingeniero Villanueva iba a tener participación decisiva en la organización y consolidación de estos servicios consagrándolos como una empresa de la mayor cuantía y responsabilidad [...]

Villanueva presidió el saneamiento de la capital federal por los métodos de ingeniería desde 1890 a 1910 con la breve interrupción de tres años de su ministerio nacional. El primer ensayo en gran escala de la acción estatal en una industria de servicio público en el país tuvo un éxito ejemplar. Durante el periodo de Villanueva se extendió a toda la población porteña el servicio de agua purificada, las obras cloacales apenas iniciadas en los años de arrendamiento de estos servicios, tuvieron enorme impulso, se proyectaron los servicios de salubricación de Buenos Aires. Hacia toda la Argentina, se iniciaron los trabajos en las capitales de trece de la catorce provincias y en otras ciudades más. El vertiginoso crecimiento de la ciudad de Buenos Aires y de otras veinte ciudades del país no lograron dominar al ingeniero Villanueva que vigilaba solícito el movimiento demográfico para mantenerse a tono con sus dictados. Basta referir que la mortalidad general de la ciudad de Buenos Aires descendió en los veinte años del período de Villanueva desde 30 a 15 por mil habitantes. Las infecciones y las epidemias propias de las ciudades centenarias desaparecieron casi por completo de la ciudad. Queda así presentada en breve síntesis la obra potente del ingeniero Villanueva, fallecido el 15 de julio de 1912” (Texto en RI-CAI, 1946).



## White, Guillermo (1844-1926).



“Como Huergo, era White uno de los ingenieros llamados “los doce apóstoles” ingresados al Departamento de Ciencias Exactas, fundado en la Universidad de Buenos Aires en 1865 por Juan María Gutiérrez. Nacido White en la ciudad de Dolores, en 1844, desde joven inició los estudios de agrimensura, incorporándose muy luego a los de ingeniería civil. Fue pues, alumno de Rosetti, Speluzzi y Ramorino, alcanzando en 1870 el mencionado título; el de agrimensor procedía del Departamento Topográfico de la provincia de Buenos Aires.

Contratado en 1870 por el ingeniero inglés señor Bateman para proyectar el puerto de Buenos Aires, el gobierno de la provincia instituyó tres becas para que los jóvenes recién egresados, trabajaran a su lado; de ellas se le acordó una al ingeniero White el 19 de noviembre de aquel año. En 1871, colaboró White con otro famoso ingeniero inglés, don Juan Coghlan, el cual inició la ejecución de los servicios de agua potable de la ciudad, que correspondería a Bateman llevar adelante. Con esta visión de los problemas de ingeniería, llegó White a la materia de su especialización, es decir a los trabajos ferroviarios, lo cual no lo apartó del todo, por cierto, de los demás objetivos de la ingeniería, pues lo vemos determinar el meridiano de cinco grados oeste de Buenos Aires, que separa la provincia del territorio de La Pampa, así como los otros límites de ésta con San Luis y Córdoba, tareas que no podrían llamarse fáciles ni cómodas en tiempos del presidente Avellaneda.

Designado ingeniero principal del Ferrocarril Oeste, en 1872, realiza un viaje de estudio y perfeccionamiento por Europa y al regreso fija las normas para trazar la línea férrea Chivilcoy-Bragado. Alcanza en seguida la dirección de la oficina de ingenieros de la Nación, donde actúa con verdadero rigor y eficacia. En el campo del riel, cúpole la ventura de impulsar la obra poderosa de extenderlo por el país correspondiéndole la del tramo de Córdoba que se hizo llegar al río de las Piedras, y otros ramales.

En 1886 se debatía en Buenos Aires el problema del puerto local: los ingenieros argentinos se congregaban entonces en derredor del proyecto dentado del ingeniero Huergo, en tanto que los ingenieros de Europa se inclinaban por el sistema eslabonado. Por desdicha el gobierno central se decidió por el proyecto llamado Madero, que tantos perjuicios causó y causa al país: White se enroló entre los partidarios del plan dentado y desde su cargo de presidente del Departamento de Ingenieros, defendió el sistema lógico, impugnando con valentía la fórmula Madero. Como no pudiera lograr el triunfo de su visión patriótica, abandonó el cargo referido, para no signar con su complicidad el fatal error que el gobierno cometía.

En 1886 se incorporó a las comisiones locales de los ferrocarriles del Sur y de Buenos Aires a Rosario, elevándose a la presidencia de ambas comisiones al año subsiguiente. Igual cargo ocupó, al propio tiempo, en la Compañía de tranvías ciudad de Buenos Aires. Bien se conoce la importancia substancial que tuvo el ferrocarril en el engrandecimiento del país, desde el primer tramo construido por Wheelwright hasta los últimos tiempos. No es exagerado establecer que se le deben el avance de la inmigración, el crecimiento de la producción, el desarrollo del comercio exterior, la consolidación del trabajo, la unidad territorial, la unificación moral e intelectual del país, el aumento del intercambio, etc. El ingeniero White comprendió desde el primer momento que sólo por el riel se podía conquistar el territorio nacional y llevar al país por senderos de indestructible grandeza, y la posteridad, a que pertenecemos, sabe que no se equivocó este vidente pensamiento constructor. Entre las grandes conquistas de White, cuéntase la de haber logrado que el comité central de Londres, del Ferrocarril del Sud, ordenara la ejecución de la línea al Neuquén, solicitada urgentemente por el gobierno federal, por razones vinculadas a la defensa nacional. Esta fue la obra pública, ejecutada con capitales extranjeros, que más afianzara el predominio de la Nación en los territorios del sur contribuyendo al gran desarrollo del valle del río Negro y la ulterior explotación petrolífera de Plaza Huincul. Los gobernantes con quienes trató este considerable problema, se llamaron José Evaristo Uriburu y Benjamín Zorrilla.

El mismo ferrocarril construía después, pero siempre en tiempos del ingeniero White, y a precio de costo, los canales de irrigación de la presa del río Negro. Correspondió también a White presidir el Comité local de la “Compañía del dock sur” de Buenos Aires, cuyo valor como auxiliar del puerto local, nadie ignora.

Egresado de la Facultad de ingeniería en 1870, ya al año subsiguiente debió ocupar la cátedra de cálculo diferencial e integral, que fundara en 1865 el eminente matemático italiano don Bernardino Speluzzi, lo que le valió la designación de miembro del famosísimo Instituto de ingenieros civiles de Londres. Creada la Facultad de Ciencias Matemáticas de Buenos Aires en 1874, se le designó académico de número primero y honorario después, lo que sucede, esto último, el 27

de abril de 1905. El primer nombramiento llevó la firma del gobernador Acosta y es de 31 de marzo de 1874. Refundidas las Facultades de Matemáticas y de Ciencias Físico-naturales en la de Ciencias Físico-matemáticas, por la gran reforma que siguió a la nacionalización de la Universidad en 1880, don Guillermo White fue designado Académico de la Facultad nacionalizada. La Facultad le designó luego, delegado titular al Consejo Superior Universitario en compañía del doctor Pedro N. Arata. Las actividades societarias científicas contaron con White, pues fue presidente de la Sociedad Científica Argentina, la gran institución, en tres períodos: 1877, 1883 y 1887. Fue también director de los Anales de esa sociedad en otros tres períodos: 1878, 1884 y 1887. Fue asimismo presidente del Centro Nacional de Ingenieros en el segundo período de este poderoso instituto, hasta el año 1896” (Texto en RI-CAI, 1945).

## Bibliografía:

AH-PBA (1887). Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires “Ricardo Levene”, “Nota dirigida al Ministerio de Hacienda”. Exp. Letra V- N° 7.

Album de La Plata 47° Aniversario (1929).

Anuario y Guía de La Plata (1920). La Plata: Gutiérrez y Cía. Editora.

Álvarez, Raúl J. (1943), “La enseñanza de la arquitectura frente a la edificación moderna”, en Revista La Ingeniería, Año XLVII N° 827. Septiembre de 1943 - N° 9. Buenos Aires: Publicación del Centro Argentino de Ingenieros, pp. 715-719.

A-MLP. Municipalidad de La Plata, Archivo de Obras Particulares.

(1904), “Llera Achával solicita permiso para reconstruir”. Manz. 378, Lote 8ª-b.

(1905), “Proyecto de casa a construirse en calle 50 esquina 8 propiedad del Sr. Cangiani”. Exp. C-57-1905. Manz. 572, Lotes 8b-9-10.

(1908), “Pablo Navajas Britos presenta plano de obra a construir”. Exp. N-27-1908. Manz. 328.

(1909), “Antonio Oberti presenta plano de obra a edificar”. Exp. O-5-1909. Manz. 399, Lote 29a

(1910), “Francisco Lázaro presenta obra a construir”. Exp.L-42-1910. Manz. 373, Lote 12

(1910ª), “Breyer Hnos. presentan plano de obra a edificar”. Manz. 396, Lote 26ª.

(1911), “Proyecto de Edificio para la Sociedad “Scuole Italiani”. Exp.S-230-1911. Manz. 629, Lote 21.

(1911b), Ricardo Kennedy presenta plano de obra a construir”. Exp.K-3-1911. Manz. 327-Lote 15.

(1913), “Enrique Abella presenta plano a edificar”. Exp.A-159-1917. Manz. 650, Lote 17.

(1914), “Círculo Oficiales de Mar” solicita permiso para edificar”. Exp.C-117-1914; O-32-1945. Manz. 307, Lote 37.

(1923a), “La Prensa solicita permiso para edificar”. Exp.L-21-1923. Manz. 392, Lote 14.

(1931), “Carlos Calandra presenta plano de obra a construir”. Exp. C-215-1931. Manz. 301, Lote 2.

(1945), “Círculo Oficiales de Mar presenta plano de obra a refaccionar”. Exp. O-32-1945. Manz.307, Lote 37.

Auge, Silvina (2014), “Los constructores de planos de Obras Privadas”, en Vitalone compilador “Planos Históricos de Obras Privadas. Patrimonio Cultural del Municipio de La Plata”. Anales LEMIT Serie III, Año 1 N° 4. La Plata: Edición LEMIT (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica-Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. ISBN 978-987-26159-8-7

Barrios, Julio A. (1938), “La Función Social de la Ingeniería”, en Revista del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires. Año XLII N° 764. Junio de 1938, N° 6.

B-CIPBA (1967). Boletín del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires “Ingeniero Juan Urrutia”, en Noticias de Ingeniería N° 47.

BO-RA. Boletín Oficial de la República Argentina

(1894), “Resolución aceptando la propuesta de don Ceferino Corti”, Ministerio de Justicia, Culto e Instrucción Pública. Departamento de Instrucción Pública, 22 de agosto de 1894.

(1905), “Reconocimiento del Teniente 1º Juan Marreins como Ingeniero Militar”, Primera Sección, Ingenieros Militares, Buenos Aires, 13 de octubre de 1905.

Büttner, Adolfo (1879), “Importante para la Higiene”, en Revista La Industria. Órgano del Centro Industrial Argentino. Año I, N° 3. Buenos Aires, 1º de febrero de 1879.

Cútolo, Vicente Osvaldo (1985) “Diccionario Biográfico Argentino (1750-1930)”. Tomo Séptimo SC – Z. Buenos Aires: Editorial Elche.

(1983) “Diccionario Biográfico Argentino (1750-1930)”. Tomo sexto R-SA. Buenos Aires. Editorial Elche.

(1969) “Diccionario Biográfico Argentino (1750-1930)”. Tomo segundo C-E. Buenos Aires: Editorial Elche.

de Paula, Alberto S.J. (1984), “La Ciudad de LA PLATA, sus tierras y su arquitectura”. La Plata: Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires.

Diario “El Argentino” de La Plata

(1923), “Isaac Villamonte. Falleció ayer en Córdoba”, 8 de abril de 1923.

(1928), “D. Ceferino Corti”, 1º de mayo de 1928.

(1940), “El ingeniero Julio A. Barrios logró el primer premio para la mejor casa de renta con la finca de 7 y 55”, 7 de abril de 1940.

(1964), “ING. JULIO BARRIOS: su fallecimiento”, 30 de abril 1964

Diario “La Reacción” de Buenos Aires (1901), “Ingeniero Isaac Villamonte”. Año III-Nº 117, 16 de mayo de 1901.

Diario “El Día” de La Plata

(1885), “Edilidad”, 7 de octubre de 1885.

(1911), “La Obra Edilicia en La Plata (Apuntes por F.A.R.)”, 11 de octubre de 1911.

(1923), “Ing. Isaac Villamonte”, domingo 8 de abril de 1923.

(1991), “Homenaje a Villa Monte”, 26 de noviembre de 1991.

Diccionario Biográfico Contemporáneo (1948), “Personalidades de la Argentina”. Tercera Edición. Buenos Aires: VERITAS, F. Antonio Rizzuto, Sociedad Anónima Editora y de Informaciones Comerciales.

“El Asilo de Ancianos “Andrea Ibáñez de Marín” en La Plata” (1907). Buenos Aires: Escuela Tipográfica del Colegio Pío IX de Artes y Oficios.

García Balado, Juan F. (1954), “Homenaje al Ingeniero Vicente Añón Suárez”, en Revista La Ingeniería, Año II Nº 7. Diciembre de 1954. Buenos Aires: Publicación del Centro Argentino de Ingenieros, pp.67-69.

Gazaneo, Jorge O.; Scarone, Mabel M. y Jorge S. Mele (1983), “Arquitectura y Paisaje Fundacional”, en “LA PLATA. CIUDAD NUEVA. CIUDAD ANTIGUA. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular”. Madrid: Editores Universidad Nacional de La Plata (Argentina)-Instituto de Estudios de Administración Local (España). ISBN: 84-7088-331-3, pp. 121-142.

Guía General de la Provincia de Buenos Aires (1912-1913). Sección La Plata.

Liernur, Jorge Francisco y Aliatta, Fernando compiladores (2004), “Diccionario de Arquitectura en Argentina. Estilos, Obras, Biografías, instituciones, ciudades”. Clarín Arquitectura. Editor: Berto González Montaner (Diario de Arquitectura). ISBN 950-782-422-7

(1996) “Cuadernos de Historia Nº 7. Protagonistas de la Arquitectura Argentina”. Boletín del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario Buschiazso”. FADU-UBA.

Micheli, Juan Manuel (1999), “Primeras Autoridades del Municipio de La Plata”, en “Historia de la Municipalidad de La Plata. Acción de los Gobiernos 1882-1998”. Director Fernando Barba. La Plata: Municipalidad de La Plata.

MLP- DM. Municipalidad de La Plata. Digesto Mecanografiado.

(1882), “Determinase las Reglas que han de observarse en la Edificación de la Ciudad “La Plata” y se crea una Oficina de Delineaciones”. Departamento de Gobierno, 4 de noviembre de 1882. Firmado Rocha-Carlos D’Amico.

MLP (1908), Municipalidad de La Plata. Digesto Municipal. Compilado por el señor Comisionado doctor Alfredo C. Paz por decreto del 17 de Mayo de 1907. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

(1900), “Ordenanza número 223, disponiendo que toda persona que firme planos ó memorias descriptivas de obras, deberá presentar título de ingeniero, arquitecto o maestro mayor”, 5 de febrero de 1900. Firmado A. Morgues-Ramón Maril, p. 320-321.

MLP (1910). Municipalidad de La Plata, “Digesto, compilado por Spiro G. Grande”.Tomo II. Publicación Oficial. La Plata: Taller Gráfico de Joaquín Sesé.

(1908), “Reglamentación de la Ordenanzas 131 y 223, en lo relativo á construcciones y creación de un registro de constructores”.

(1909), “Programa para examen de admisión de constructores de obras”, 11 de agosto de 1909. Firmado Alfredo C. Paz-Benito Chiarrone, pp.243-244.

MLP (1938). Municipalidad de La Plata, “Compilación completa de Ordenanzas, Reglamentaciones y Decretos en vigor con sus Leyes afines”, comprende hasta el 30 de abril de 1938. Publicación Oficial aprobada por el Concejo Deliberante. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1938.

(1924), “Condiciones para edificar en zona céntrica”, Ordenanza Nº 40, 13 de junio de 1924, pp.690-693.

(1932), “Construcciones y Edificación”, Ordenanza General Nº 9, 20 de abril de 1932, pp.629-687.

MOP-AHG. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. Archivo Histórico de Geodesia.

(1882-1932), “Libro de Actas de Exámenes Ingenieros Civiles”.

(1824-1882), “Libro de Actas de Exámenes Agrimensores”.

(1907), “Duplicado de la Diligencia de Mensura del Pueblo 17 de Agosto”, Partido de Puán. Carpeta de Planos Nº 10.

(1928), “Duplicado de la Diligencia de Mensura del Pueblo Villalonga”, Partido de Patagones Nº 103. Expediente Letra S Nos. 296-38 “Sexe Francisca Urquijo de solicita autorización para fundar pueblo Villalonga en el partido de Patagones”.

- (1932), “Duplicado de Mensura en el juicio caratulado “Folino Tomás, mensura”, Partido de Avellaneda (hoy Lanús) N° 288. Libro 5. Folio 379. Año 1932. Ing. Civil Julio Barrios.
- MOP-PBA. Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires (1935), “Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata”. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.
- Napolitano, Américo P. (1972), “Quién es Quién en La Plata”. La Plata: Américo P. Napolitano, Editor.
- Ondarts, Raúl A. (1964), “La Ingeniería y los Ingenieros”. Buenos Aires: Emecé Editores.
- Pacheco, Mara (2006), “Tipos de vivienda en la ciudad de La Plata (1882-1960). El reconocimiento tipológico como base para la recuperación de edificios residenciales”, en ANALES LINTA 2006 Vol.II-N° 5. La Plata: Editor Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. ISBN 978-987-1227-03-7
- (2007) “Evaluación de Alternativas de Diseño para la Refuncionalización de Viviendas con valor Patrimonial en La Plata. Estudio de Caso: el Petit Hotel”. Anales LINTA 2007 - Vol. IV N° 1. La Plata: Editor Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente
- Petriella, Dionisio y Sara Sosa Matiello, “Diccionario Biográfico Italo-Argentino”. Buenos Aires: Asociación Dante Alighieri. ISBN 9089-85-0.
- Rebuelto, Emilio (1943), “La Ingeniería, el ingeniero y los ingenieros”, en Revista La Ingeniería, Año XLVII N° 825. Julio de 1943 N° 7. Buenos Aires: Publicación del Centro Argentino de Ingenieros.
- Revista Comentarios (1938), “Empresa Constructora Oreste Santospago y Di Renzo”. Año IV. N° XXXI y XXXII. La Plata, marzo de 1938.
- Revista “La Propiedad”, “Órgano Oficial de la Asociación de Propietarios de Bienes Raíces y de Fomento Local”, (1929) “La Edificación Privada” y “Oreste Santospago”. Año III N° 27. La Plata, noviembre de 1929.
- (1926-1927), “El progreso edilicio y el esfuerzo privado: Palacete del Señor Pavito en Diagonal 80 y 49”, La Plata, agosto de 1926. Año I N° 3.
- RI-CAI. Revista La Ingeniería, “Galería de Ingenieros Argentinos Eminentes, ya desaparecidos”, por el académico ingeniero civil Nicolás Besio Moreno. Buenos Aires: Publicación del Centro Argentino de Ingenieros y Unión Argentina de Asociaciones de Ingenieros.
- (1946), Elogio del Agrimensor y Urbanista Pedro Benoit, 1836-1897”. Año L – Mayo de 1946, pp. 365-366.
- (1946), “Elogio del Ingeniero Civil Jorge Coquet, 1844-1901”. Año L N° XIX. Enero, pp. 64-65.
- (1946), “Elogio del Ingeniero Civil Julián Romero, 1856-1926”. Año L N° XXI. Febrero, pp.126-127.
- (1946), “Elogio del Ingeniero Civil Guillermo Villanueva, 1849-1912”. Año L N° XXIV. Marzo, pp.207-208.
- (1946), “Elogio al Ingeniero Geógrafo Luis Monteverde, 1859-1925”. Año L N° XXVI. Abril, pp. 285-286.
- (1946), “Elogio del Ingeniero Civil Matías Sánchez, 1845-1896”. Año L N° XXIX. Junio, pp. 429-430
- (1946), “Elogio del Ingeniero Civil Carlos Olivera, 1843-1918. Año L N° XXXII. Julio, pp. 493-494
- (1945), “Elogio del Ingeniero Civil Luis Augusto Huergo, (1837-1913)”, Año XLIX N° 843. Enero N° 1, pp. 66-68.
- (1945), “Elogio del Ingeniero Civil Guillermo White, 1844-1926”, Año XLIX N° 844. Febrero N° 2, pp. 119-120.3
- (1945), “Elogio del Ingeniero Civil y Doctor en Matemáticas Valentín Balbín, 1851-1901. Año XLIX N° 845-N° 3. Marzo.
- (1945), “Elogio del Ingeniero Civil Santiago Brian, 1848-1923. Año XLIX N° 845-N° 3. Marzo.
- (1945), “Elogio del Ingeniero Civil Francisco Lavalle, 1844-1926”, Año XLIX N° 850. Agosto N° 8, pp. 575-576.
- (1945), “Elogio del Ingeniero Civil Luis Silveyra Olazábal, 1849-1902”, Año XLIX N° 850. Agosto N° 8.
- RI-CIPBA -Revista de Ingeniería del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires.
- (1953), “Ing. Vicente Añón Suárez. Su fallecimiento”. Año I-N° 3, diciembre de 1953.
- (1954), “Homenaje al Ingeniero Vicente Añón Suárez”. Año II-N° 7, diciembre de 1954.
- (1956), “Fallecimiento del Ingeniero Eugenio Di Renzo”. Año IV-N°13, junio de 1956.
- (1957), “Homenaje al Ingeniero Eugenio Di Renzo en el Primer Aniversario de su Fallecimiento”, Año V N° 17, Junio de 1957
- (1963), Bauer, Conrado “Desde la fundación de la ciudad de La Plata hasta la del Centro de Ingenieros”, en “Panorama de la Ingeniería”. Año XI-N° 41, Abril-Mayo-Junio de 1963 (10° Aniversario), pp. 18-25
- (1981), “Ingeniero Félix Nieva. Su fallecimiento”, Año XXIX. N° 114, Julio-Agosto-Setiembre de 1981.
- RO-PBA, Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires.
- (1875), “Nombramientos y Atribuciones del Departamento de Ingenieros”, 19 de abril de 1875. Buenos Aires: Imprenta del Mercurio.

(1881), “Dispónese la reválida de los títulos de Ingeniero, Agrimensor y Maestro Mayor, para los que deseen ejercer en la Provincia”, 28 de diciembre de 1881. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1916 (reimprei3n).

(1882a), “Programa y requisitos para optar a los títulos de Ingeniero, Arquitecto, Agrimensor o Maestro Mayor de la Provincia”, 20 de enero de 1882. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1917 (reimpresi3n).

(1885a), “Creáse el nuevo Ministerio denominado de Obras P3blicas”, 26 de agosto de 1885.

(1885), “Se nombra arquitecto y dibujante en la Direcci3n Ejecutiva de Obras de La Plata”, 23 de marzo de 1885. La Plata: Imprenta de “El D3a”.

(1890), “N3mbrase una Comisi3n para estudiar los puentes que sean necesarios en los Caminos generales de la Provincia”, 10 de enero de 1890. La Plata: Establecimiento Tipogr3fico de “El D3a”.

(1890b), Decretos “Nombrando varios empleados en el Departamento de Ingenieros”, 13 de enero de 1890; 21 de enero de 1890; 11 de febrero de 1890. La Plata: Establecimiento Tipogr3fico de “El D3a”.

(1890c), “Carta Org3nica del Departamento de Ingenieros”, 17 de octubre de 1890. La Plata: Establecimiento Tipogr3fico de “El D3a”.

(1891), “Organizando el personal del Departamento de Ingenieros”, 18 de febrero de 1891. La Plata, pp. 249- 250.

(1929), “Ley 4048, Reglamentando la profesi3n de Ingeniero”.

RPC- Registro del Personal Civil de la Administraci3n P3blica, en Ministerio de Econom3a de la provincia de Buenos Aires. Sub-Direcci3n Legajos y Certificaciones.

(Legajo 310), “Empleado Julio Antonio Barrios, legajo N3 310”, registrado el 21 de diciembre de 1926.

(Legajo 4549), “Empleado Emilio A. Corti, legajo 4549, sin fecha.

Tartarini, Jorge Daniel (1982), “La acci3n profesional en la fundaci3n de La Plata”. La Plata: Edici3n Especial Publicada por el Consejo Profesional de la Ingenier3a de la Provincia de Buenos Aires.

Vallejo, Gustavo (2007), “El culto de lo bello. La Universidad humanista de la d3cada del ‘20”. Publicaci3n Digital. Editor: Educ. ar, [www.educ.ar/sitios/educar](http://www.educ.ar/sitios/educar)

Vitalone, Cristina E. (2015), “PREMIOS a la “EDIFICACI3N DE ALTOS”, en la imagen urbana fundacional de la ciudad de La Plata (1882-1932)”, en Actas Decimoquinto Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires. Archivo Hist3rico de la Provincia de Buenos Aires, Direcci3n Provincial de Patrimonio Cultural del Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires La Plata: 23 y 24 de abril de 2015

(2014), “La Formaci3n del Patrimonio de Planos de Obras Privadas (1882-1932)”, en Vitalone compilador “Planos Hist3ricos de Obras Privadas. Patrimonio Cultural del Municipio de La Plata”, Anales LEMIT Serie III, A3o 1 N3 4. La Plata: Edici3n LEMIT (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigaci3n Tecnol3gica-Comisi3n de Investigaciones Cient3ficas de la Provincia de Buenos Aires). ISBN 978-987-26159-8-7

(2006), “Mercados de La Plata. Edificios y entornos durante la 3poca fundacional”. La Plata: Publicaci3n del Archivo Hist3rico de la Provincia de Buenos Aires “Dr. Ricardo Levene”-Asociaci3n de Amigos del Archivo Hist3rico de la Provincia de Buenos Aires. ISBN 987-1245-16-7 / 978-987-1245-15-4.

(1982) Vitalone, Cristina E., Colaboradores: Botto, Hugo y Molinari, Graciela, “Apuntes para una nostalgia”, en Anuario de la Sociedad de Arquitectos. Distrito I. La Plata: Talleres Gr3ficos de la Federaci3n M3dica de la Provincia de Buenos Aires, pp. 1-10.

Documentos de Archivos Privados de la Sra. Fanny Pereyra Villa Monte; el Ing. Eduardo Corti e Ing. Fernando Pedro Marreins

P3ginas web

AMPBA. “Referencia Hist3ricas sobre la Asociaci3n de Maestros de la Provincia de Buenos Aires”, en <http://asociacionmaestros.com.ar/index.html>

<http://www.welcomeargentina.com/laplata/palacio-campodonico.html>

“Dos ejemplos en la b3squeda de la modernidad”. [http://elimperiomoderno.blogspot.com.es/2012/06/antonio-ubaldovilar.html/enero 1 1986](http://elimperiomoderno.blogspot.com.es/2012/06/antonio-ubaldovilar.html/enero%201986)

“Entre los fundadores de la ciudad Ingeniero y Arquitecto Isaac Villa Monte”. <http://www.laplatamagica.com.ar/web/?q=node/125#villamonte>